9e Année ø No 388 — Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations — 16 Février 1906 ø Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Le Match Stade = Racing

A DAVOS

Les Championnats de patinage

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Femina ø Fermes et Châteaux
Musica ø Jeunesse ! ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra, Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ 28 ø
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Published on F[illegible] 1906 [illegible] entered Mar[illegible] 3 1905 by Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

BANDAGE BARRÈRE

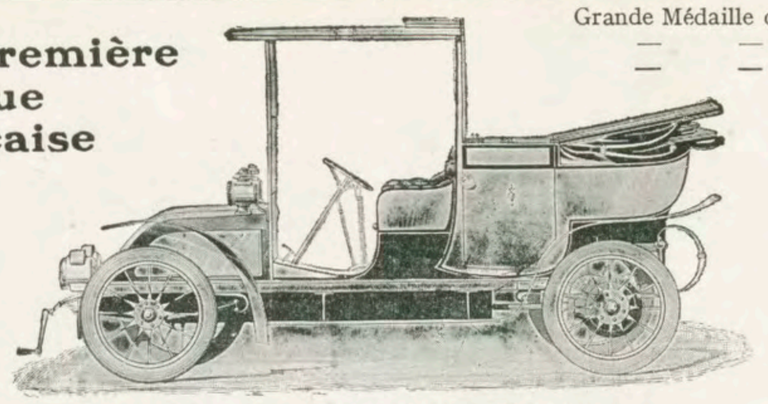
Elastique, sans ressort, adopté pour l'armée

Expérimenté par les premiers sportsmen du monde, il contient sans aucune gêne les hernies les plus difficiles et ne se déplace jamais, quelles que soient la violence et la durée de l'effort. Seul entre tous, il permet de se livrer sans souffrance ni danger à l'escrime, à l'équitation et à tous les sports athlétiques.

BROCHURE ET ESSAIS GRATUITS
M. BARRÈRE, 3, bd du Palais, Paris

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

CHAMPAGNE

HEIDSIECK A REIMS

HEIDSIECK

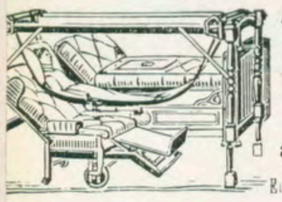
Maison fondée en 1785
KUNKELMANN & Cº - Succrs

REIMS

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — **Maison de confiance**

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi franco du Catalogue contenant 423 fig.

RENEZ GARDE, Madame

***us commencez à grossir, et grossir, c'est eillir. Prenez donc tous les jours deux agées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille stera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE**
Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de **10f.**
AITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

AUTO-GÉNÉRALE

16, rue Duret.

J. SALLERON

Directeur

Automobiles de toutes Marques

LÉON BOLLÉE - BRASIER
HOTCHKISS - MORS

POUR MAIGRIR

sûrement sans danger et sans régime, prener le
Thé Mexicain du Dr Jawas
Seul remède végétal, inoffensif et absolument certain.
Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Succès consacré. — La boîte : 5f, les 6 boîtes : **28 fr.** fco mandat.
Pharmacie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et partout.

THÉRY VAINQUEUR DE LA COUPE **G. B.**
RAGGIO VAINQUEUR DE LA COUPE **FLORIO**
portaient les

LUNETTES SPORTIVES

DU

Dr MIROVITCH
BREVETÉES FRANCE & ÉTRANGER

HYGIENIQUES, ÉLÉGANTES, PRATIQUES & LÉGÈRES

DÉPOT GÉNÉRAL :
60, Rue Taitbout, PARIS.
TÉLÉPHONE 232-42

CYCLES ET AUTOMOBILES

GLADIATOR

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Magasins de vente à Paris : 62, avenue de la Grande-Armée - 18, boulevard Montmartre.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

La Banque Automobile

47, Boulevard Haussmann ✱ Téléphone 320-16

donne à ses Clients la facilité d'effectuer le paiement d'une Voiture automobile en

20 MOIS

au prix du Catalogue

chez n'importe quel constructeur, avec n'importe quelle carrosserie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

16 Février 1906 — N° 508
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 28[illegible]-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue [illegible] Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

M. Étienne. M. Girardot. Cap. Jouinot-Gambetta. Gal. Chapelle.

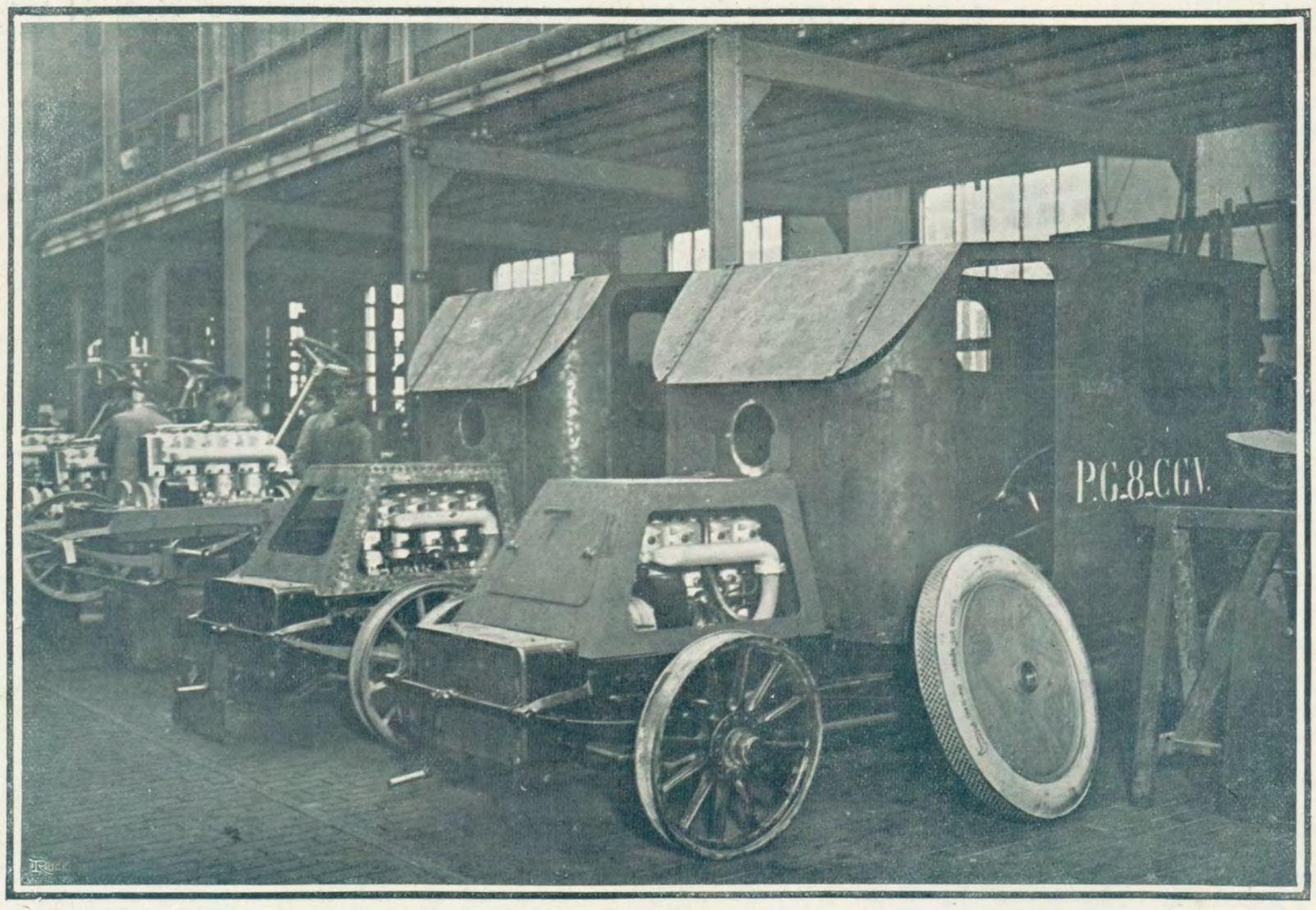
L'AUTOMOBILE DE GUERRE

L'attention des grandes puissances militaires a été attirée par la possibilité d'une utilisation de l'automobile. C'est ainsi que le gouvernement russe vient de commander douze voitures de guerre dont la première, sortie de l'usine de la maison Charron-Girardot-Voigt ces jours derniers, est représentée ici. Elle est entièrement blindée, munie d'un moteur de 30 chevaux, et porte une tourelle armée d'une mitrailleuse Hotchkiss. M. Etienne, ministre de la Guerre, accompagné du général Chapelle et du capitaine Jouinot-Gambetta, est venu examiner la voiture avant que nos amis en prennent livraison.

LES AUTOMOBILES DE GUERRE

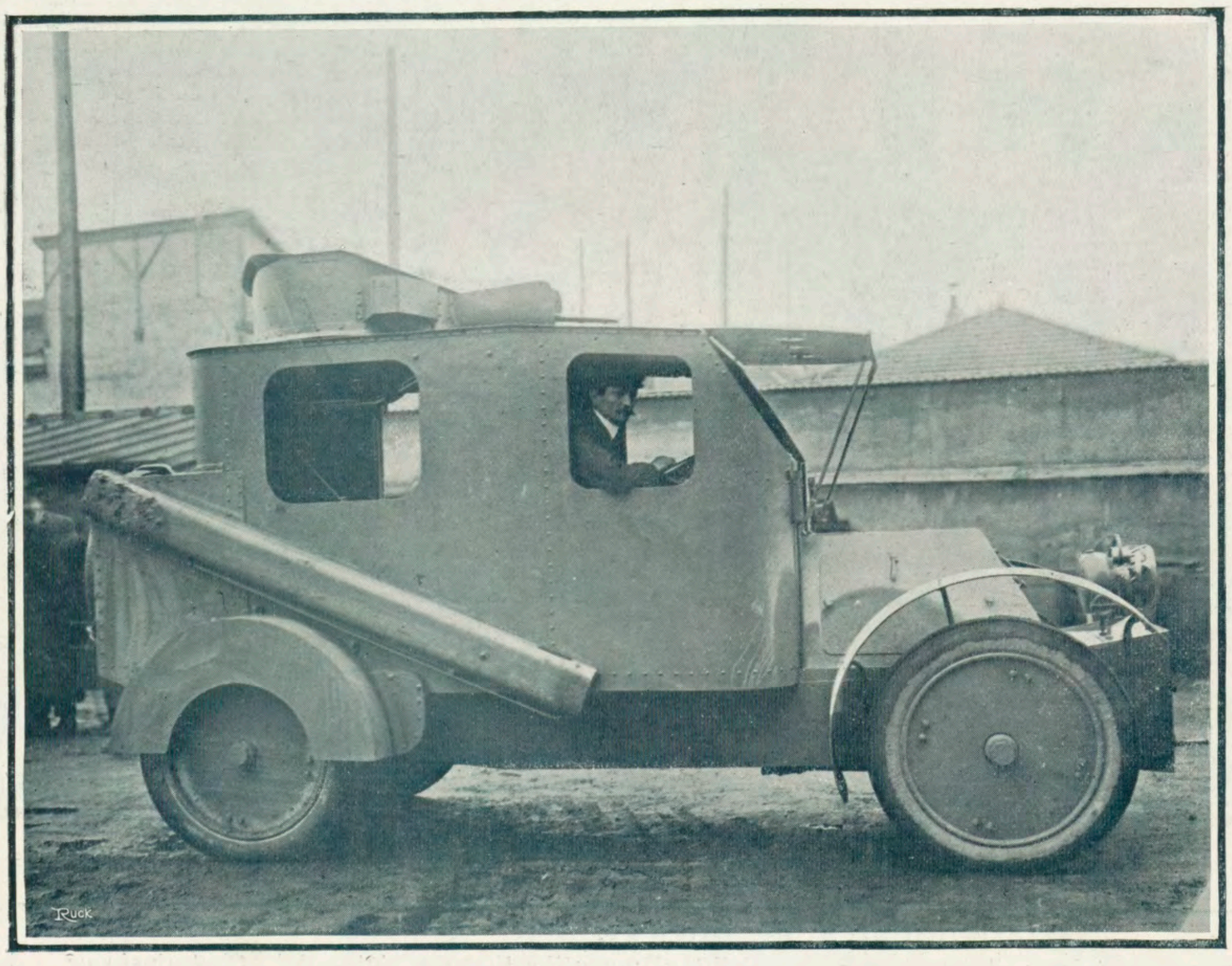
La voiture de guerre doit-elle être un blockhaus encombrant ou un affût mobile à grande vitesse?

La première dans toute la presse française, la *Vie au Grand Air*, dans son numéro du 17 novembre dernier, annonçait qu'une grande usine parisienne venait de recevoir la commande de vingt voitures de guerre, sur la fabrication desquelles le secret le plus absolu était gardé. Tout ce qu'on savait, c'est que ces voitures étaient en totalité recouvertes d'un blindage à l'abri de la balle Lebel, portaient un canon-mitrailleuse placé dans un réduit cuirassé protégeant d'une façon absolue le chauffeur et les artilleurs. Le monde automobile, en général, et la presse, en particulier, restèrent assez incrédules et la voiture blindée, dont on n'entendait plus parler, fut rangée au nombre des inventions chimériques, avec les oiseaux planeurs et les ballons cuirassés. On savait pourtant, dans ce journal, que la chose était sérieuse, et elle l'était tellement que, samedi dernier, les premières voitures étaient terminées et qu'elles étaient soumises à l'examen du Ministre de la Guerre.



La remise des automobiles militaires.

Cinq voitures blindées viennent d'être exécutées pour le gouvernement russe qui en prendra livraison dans le courant de la semaine. Ce sont les premières d'une série de douze voitures semblables.



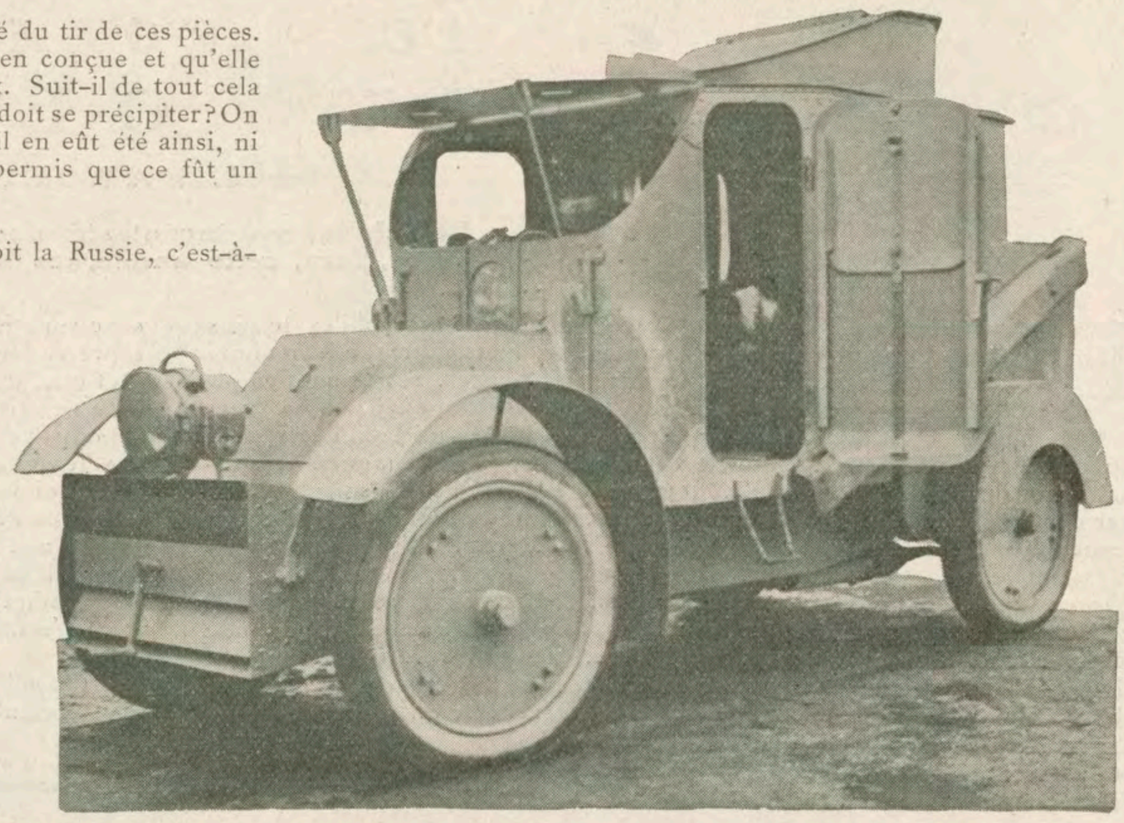
La mitrailleuse automobile.

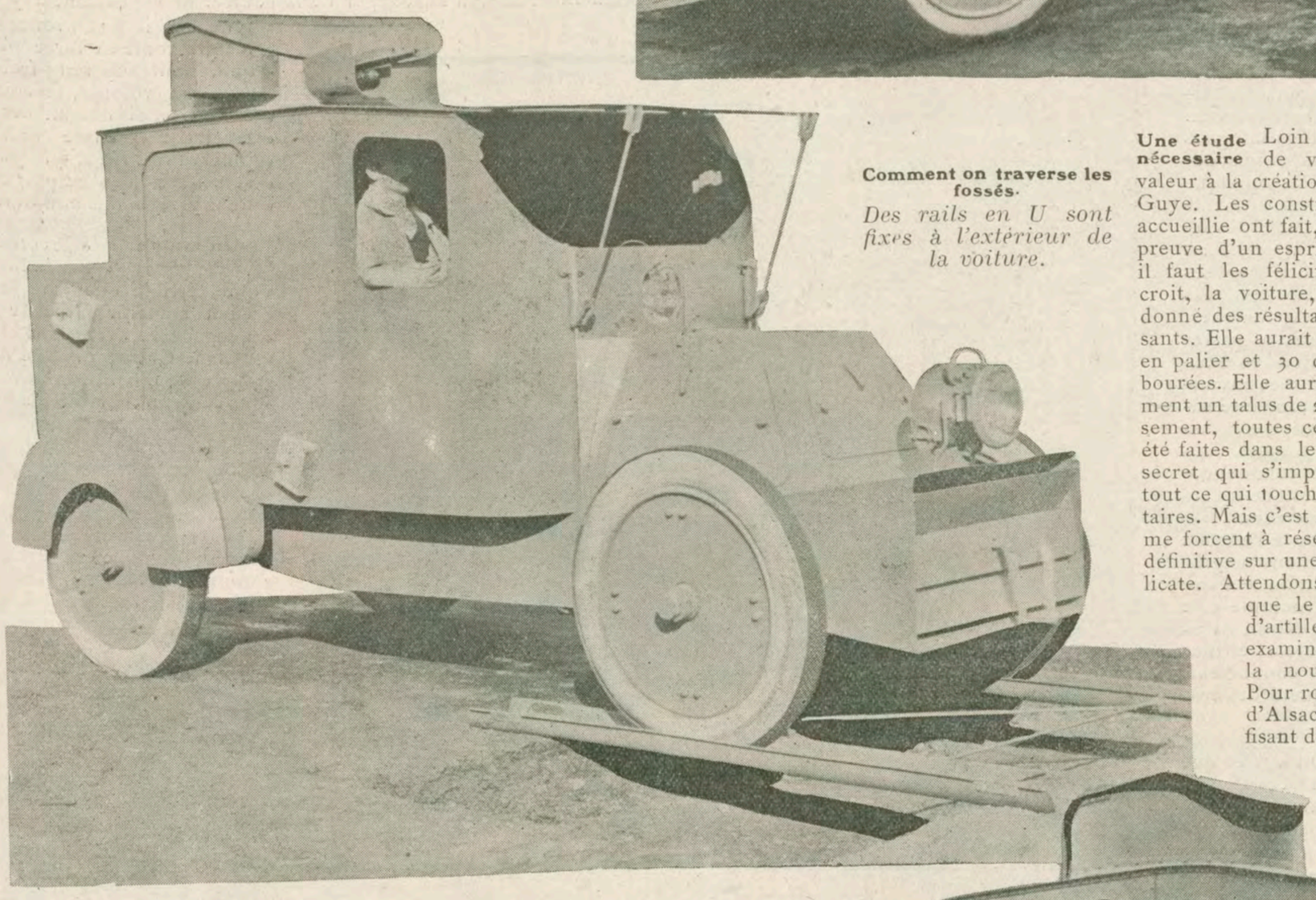
La voiture est entièrement à l'abri de la balle. Des auvents mobiles protègent le conducteur.

Elles sont bien ce que les premières indiscrétions de la *Vie au Grand Air* laissaient prévoir. Sur un châssis ordinaire de 30 chevaux, dûment renforcé aux essieux et aux ressorts, repose une « carrosserie » formidable entièrement blindée. A l'avant, le siège du conducteur et du mécanicien ; derrière, le réduit où prendront place l'officier et les servants. Au-dessus, la tourelle contenant le canon-mitrailleuse Hotchkiss et pouvant se déplacer dans tous les sens avec une grande rapidité, de façon à couvrir tout l'horizon d'un véritable déluge de balles. Tout l'ensemble de la voiture disparaît derrière des plaques de blindage qui la protègent depuis le radiateur jusqu à l'arrière. Les roues elles-mêmes, qui sont pleines, sont à moitié recouvertes par des sortes de garde-crotte en acier qui garantissent le pneumatique de la balle dans la moitié de sa circonférence environ. De petites meurtrières, percées dans le blindage, permettent aux occupants de la voiture de voir sans être vus. La mise en marche peut s'effectuer de l'intérieur de la voiture qui contient un réservoir d'essence de 120 litres et un autre d'huile de 60 litres. La trépidation de la plateforme a été réduite, dans la mesure du possible, afin d'assurer la justesse du tir, par des dispositions spéciales dues au constructeur de la voiture, le commandant Guye. Le commandant Guye, qui appartient au corps de l'artillerie de marine et qui est actuellement en retraite, a d'ailleurs la réputation d'un inventeur très ingénieux. On lui doit un nouveau procédé de chargement des canons de

marine qui a permis d'augmenter considérablement la rapidité du tir de ces pièces. On peut donc être certain que sa voiture-mitrailleuse a été bien conçue et qu'elle doit présenter, dans la construction, des détails fort curieux. Suit-il de tout cela qu'elle constitue un engin de guerre sur lequel notre état-major doit se précipiter? On nous permettra d'en douter et de croire, tout d'abord, que s'il en eût été ainsi, ni le Ministère de la Guerre, ni M. Guye lui-même n'eussent permis que ce fût un pays étranger qui en devînt le premier bénéficiaire.

Des voitures mais pas de routes. On pourrait s'étonner, en effet, que ce soit la Russie, c'est-à-dire précisément le pays d'Europe où il y a le moins de routes, celui où les routes existantes sont le moins favorables à la circulation automobile, qui ait fait l'acquisition de ces voitures. On s'en étonnerait, si l'on ne savait pas que depuis quelque temps, cela date à peu près du commencement de la guerre russo-japonaise, les agents de la Russie achètent un peu à tort et à travers tout ce que l'imagination des inventeurs leur présente en fait de matériel de guerre ou de marine. L'achat de ces voitures blindées correspond bien à celui des torpilleurs à pétrole dont un de nos confrères parlait récemment, et il est à craindre que les unes ne quittent guère jamais plus les garages qu'elles vont gagner par chemin de fer, que





Comment on traverse les fossés.
Des rails en U sont fixes à l'extérieur de la voiture.

Une étude nécessaire Loin de moi, toutefois, de vouloir nier toute valeur à la création du commandant Guye. Les constructeurs qui l'ont accueillie ont fait, tout au contraire, preuve d'un esprit d'initiative dont il faut les féliciter. Si on les en croit, la voiture, aux essais, aurait donné des résultats desplus intéressants. Elle aurait atteint 40 à l'heure en palier et 30 dans les terres labourées. Elle aurait escaladé facilement un talus de 25 o/o. Malheureusement, toutes ces expériences ont été faites dans le plus grand secret, secret qui s'impose du reste dans tout ce qui touche aux choses militaires. Mais c'est une des raisons qui me forcent à réserver mon opinion définitive sur une question aussi délicate. Attendons, pour être fixé, que le Comité technique d'artillerie ait été appelé à examiner de plus près la nouvelle mitrailleuse. Pour rouler dans les plaines d'Alsace, ce n'est pas suffisant d'avoir été de la rue Saint-Dominique au Bois de Boulogne.

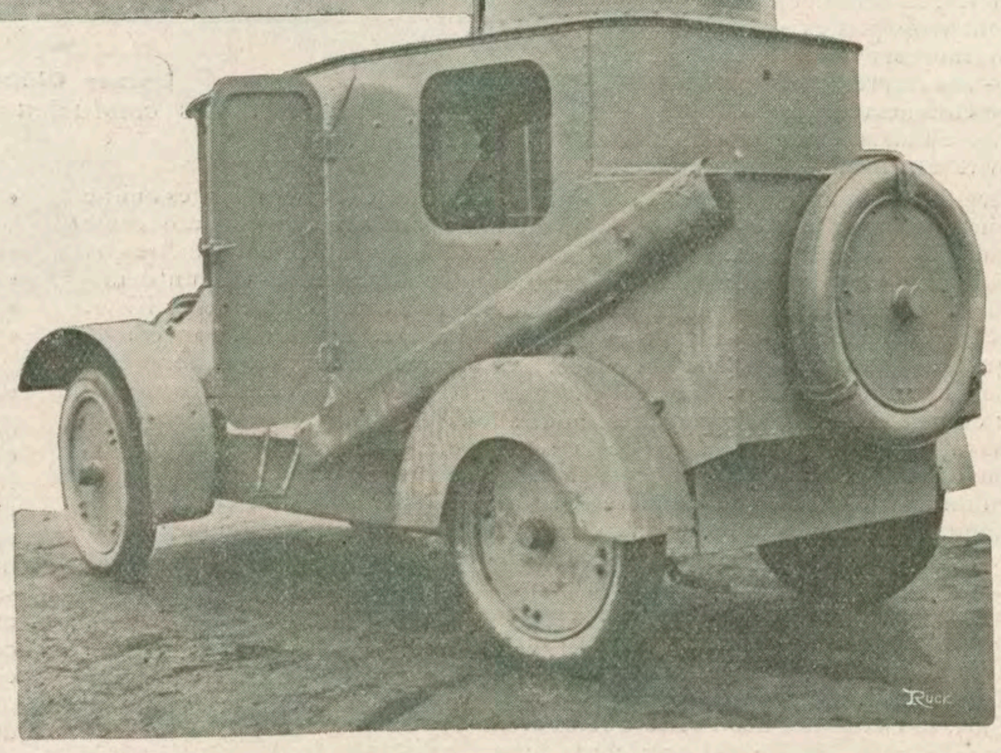
Commandant Z...

La traversée.
Ces rails, placés en travers du fossé permettent à la voiture de franchir un fossé de 2 mètres.

les autres les ports où ils seront transportés à bord de cargo-boats.

Payer 80.000 francs une voiture de 3.000 kilos pour transporter un canon-mitrailleuse qui en pèse 25, c'est peut-être exagérer le poids mort vis-à-vis du poids utile. Avec un tel poids, une voiture ne pourra que difficilement agir en dehors des routes — et des bonnes routes. Si on compte l'immobiliser pour la transformer en un blockaus, c'est la réduire à une perte certaine. Les plaques de blindage qui résistent au Lebel, comme d'ailleurs tous les boucliers actuels d'artillerie, ne la garantiront pas contre l'obus.

Le vrai rôle de l'automobile Il semble que l'automobile ait un autre rôle à remplir. C'est celui, tout au contraire, de transporter rapidement, et à travers tous les terrains, un canon-revolver pour suivre par exemple une compagnie cycliste. La mobilité, la rapidité, c'est ce qu'il faut demander au moteur. Pour cela, un simple quadricycle, comme l'a prévu Wickers-Maxim, suffirait. Au moment où l'on pense à charger la mitrailleuse sur le dos d'un cheval pour suivre les reconnaissances de cavalerie, la renfermer dans un blockaus est peut-être inutile. Trente chevaux sont de trop là où un seul suffirait.



La voiture vue d'arrière.
L'arrière de la voiture est également protégé et les chauffeurs sont garantis en cas de poursuite.

AU VOLANT
BARNEY OLDFIELD

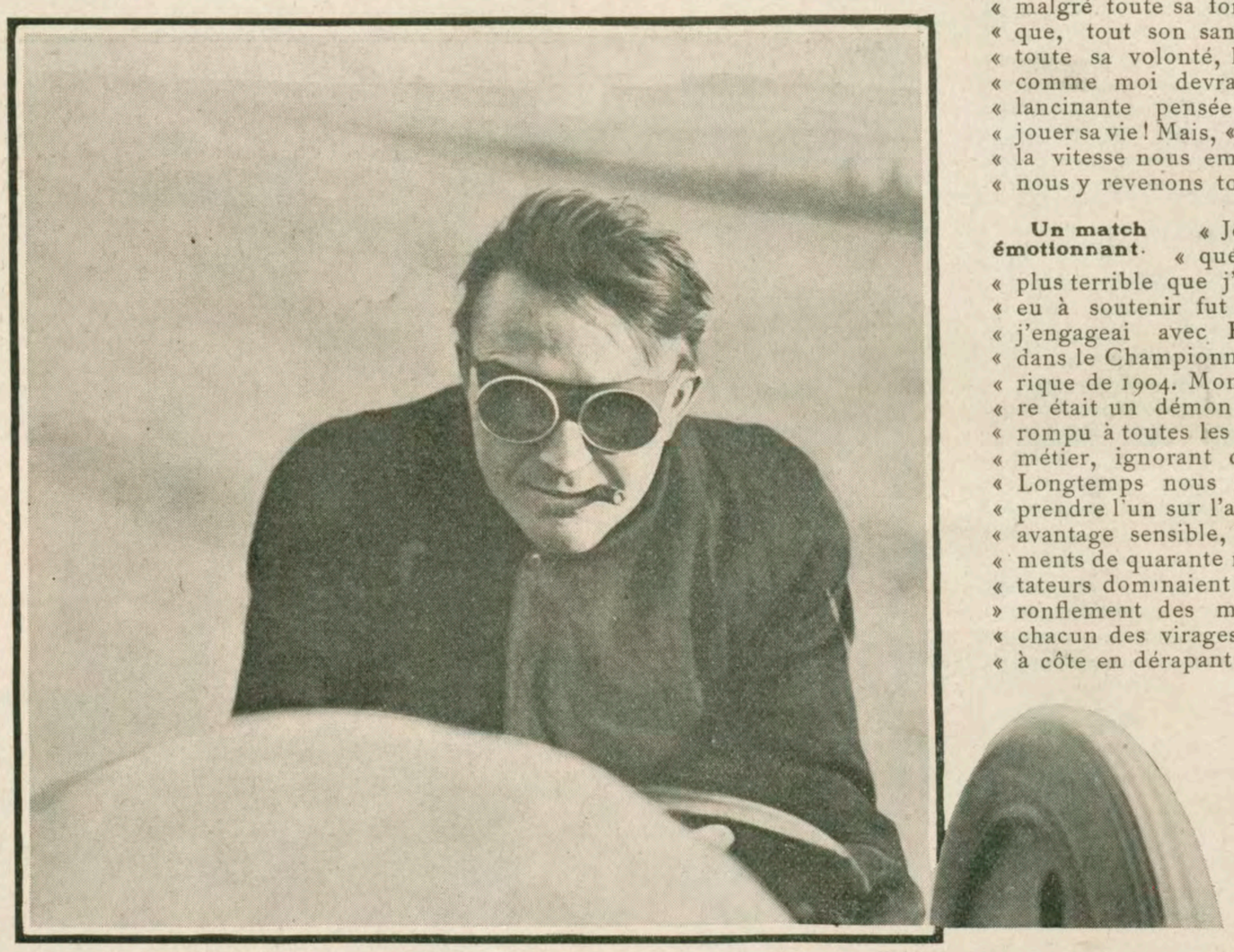
Par C. FAROUX

Le champion incontesté des courses sur pistes, l'inventeur des virages sur place, fera, cette année, ses débuts sur la route

Le joyeux Barney est assurément le conducteur d'automobiles le plus populaire qui soit dans les quarante-cinq Etats. Lorsque, son énorme cigare aux lèvres, ses mains dans les poches, son « mexican » sur l'occiput, il va dans Broadway, de la 48e Rue où il habite vers le Café Martin où il prend tous ses repas, deux heures lui sont nécessaires pour accomplir ce trajet de quinze cents mètres. Tout le monde le connaît, tout le monde l'interpelle. A tout ces hello! qu'ils lui soient lancés par des gavroches ou par des milliardaires, Barney répond toujours avec le même entrain. Puis, c'est l'arrivée au Café Martin. Les gérants s'empressent, les garçons s'activent, toute la maison est aux ordres de T. K. Barney Oldfield, vainqueur des championnats « m'sieu », roi de la vitesse « m'sieu », *a jolly good fellow*, « m'sieu ». Le héros s'assied, commande invariablement son *milk punch*, froid l'été, chaud l'hiver, éclate de rire, allume un autre énorme cigare, sourit à la jeune miss du coin, si blonde, cligne de l'œil au père Wetmore, se lève, va acheter un stock de journaux dans l'entrée, revient, renverse inévitablement son verre, donne enfin cette impression d'être un jeune animal en liberté et parfaitement heureux.

Les temps sont déjà éloignés où Barney Oldfield fit ses débuts. Il chevaucha quelque temps d'étranges instruments sortis de l'imagination des fabricants yankees : il terrifiait alors tout New-York par ses excès de vitesse, ... quand ses engins consentaient à marcher. A filer entre les cars, à passer sous le nez des policemen ahuris, il acquit une adresse invraisemblable et une étonnante sûreté dans l'appréciation des distances. Quand les courses d'automobiles sur piste commencèrent, il était tout désigné à l'attention des constructeurs.

La firme Peerless se l'attacha et lui fit des conditions magnifiques. On lui établit un monstre de vitesse, vite surnommé « le Dragon Vert », en raison de sa forme et de sa couleur, et tous deux, véhicule et conducteur, partirent à la conquête des trophées.



Barney Oldfield.
Le plus populaire des conducteurs des 45 Etats de l'Union.

Autodromes américains. On sait ce que sont ces pistes américaines. Certaines, circulaires, ont des dimensions respectables, un mille et plus, d'autres sont trop petites — il y a des tourniquets d'un tiers de mille — vous représentez-vous Hemery et Lancia courant à la Municipale? mais enfin, tant qu'une piste est formée d'une boucle fermée, il est encore possible d'avancer. Plusieurs cités importantes qui ne purent trouver un terrain suffisamment large constituèrent un autodrome par une bande de terrain en ligne droite d'une quarantaine de mètres de largeur. On planta au milieu une barrière qui eut, suivant les cas, un demi-mille, ou un mille de longueur et on convia les Barney Oldfield, les Kiser, et autres démons à courir autour de cette barrière. Il y avait, par conséquent, deux virages à faire sur place. Les démons vinrent, regardèrent, et demeurèrent songeurs. Barney eut une idée : « Faites bêcher la piste à « chaque extrémité des barrières, nous allons essayer quelque chose. » Le travail fait, il se lança au ras de la séparation médiane à 100 à l'heure, puis arrivé au bout, braqua brutalement. Son Dragon Vert était très bas, et commença à chasser de l'arrière. Sur terrain lisse, la voiture eût certainement fait plusieurs tours de valse, mais la terre fraîchement remuée bourrait les roues, un instant les roues intérieures se levèrent, on crut Barney Oldfield retourné. Mais, baste! à peine étaient-elles retombées, qu'il embrayait, mettait toute la sauce et repartait en sens inverse. Le virage sur place était inventé. Après quelques timides essais, Kiser, Johnson, Wurgis accomplirent la même prouesse, mais aucun d'entre eux n'atteignit jamais dans cette acrobatie audacieuse, la sûreté et le brio de Barney Oldfield. En 1903, le champion des Peerless remportait 39 victoires sur piste, et 47 en 1904, sans préjudice des 20 records de petite distance dont il fut détenteur a un moment donné.

Peint par lui-même.

« Mes sensations, disait un jour notre héros, quand je marche « à 140 à l'heure sur une piste circulaire sont variées, mais ce « ne sont jamais des sensations de peur. Beaucoup de mes concurrents « prétendent qu'ils voient la piste se dérouler sous eux comme un rouleau « et que, dans les virages, le vent les frappe comme d'un coup de poing. « Je ne suis pas de cet avis : tout va trop vite, objets extérieurs et voiture, « pour que l'on puisse avoir de telles impressions objectives.

« Je roule dans une tempête de vent, les choses se précipitent vers moi « et moi vers elles, et tout se confond, et rien ne se distingue que les « limites de la piste et des virages.

« Je n'ai d'ailleurs qu'un souci : celui de pouvoir distinguer seulement « le chiffre énorme tracé à la craie sur une ardoise par un de mes amis, » qui m'indique ainsi la vitesse de mon tour de piste. Ce chiffre vu, je » suis renseigné, et je me prépare déjà à lire le suivant au prochain « tour.

« Quand je me présente au départ, je pense uniquement à la lutte qui « va commencer, et non au danger de la course. Et cependant, à y bien « réfléchir, il faut avouer que, « malgré toute sa force physique, tout son sang-froid et « toute sa volonté, le coureur « comme moi devrait avoir la « lancinante pensée qu'il va « jouer sa vie! Mais, « *by Jove* », « la vitesse nous empoigne et « nous y revenons toujours.

Un match émotionnant.

« Je considère « que la lutte la « plus terrible que j'aie jamais « eu à soutenir fut celle que « j'engageai avec Earl Kiser « dans le Championnat d'Amérique de 1904. Mon adversaire était un démon d'audace, « rompu à toutes les ficelles du « métier, ignorant de la peur. « Longtemps nous ne pûmes « prendre l'un sur l'autre aucun « avantage sensible, les hurlements de quarante mille spectateurs dominaient le puissant » ronflement des moteurs, et « chacun des virages pris côte « à côte en dérapant nous donnait l'impression que la collision était inévitable. Je gagnai « cependant cette épreuve finale « de deux ou trois yards, mais « après quelles émotions!...

« Quant aux tentatives de record — spécialité que j'ai tant pratiquée — « je reconnais bien haut qu'elles ne peuvent pas prouver l'habileté d'un « conducteur et qu'elles ne peuvent faire décerner au recordman le titre « de champion. Ce titre ne peut revenir qu'au vainqueur d'une course et « non à l'auteur d'un essai isolé. »

Pour 1906.

C'est une question de savoir si ce champion incontesté des courses de vitesse sur piste serait également supérieur dans les épreuves sur route de longue distance. On n'en peut raisonner que par impression. Toutefois, à mon sens, rien ne paraît s'y opposer. Barney Oldfield a toujours passé pour un mécanicien hors de pair, et je ne sache pas que l'adresse, l'audace, la précision soient des defauts pour courir sur route. Et puis, il y a autre chose ; dans tous les sports, le spécialiste de la piste est d'essence plus relevée que le routier : Zimmermann est supérieur à Garin, Flying Fox à Anatole. Pourquoi n'en serait-il pas de même en automobile, si l'on concède qu'il y a quelque chose de sportif dans ces luttes de vitesse ? En vérité, rien ne s'y oppose et cette manière de voir est parfaitement soutenable.

Barney fera ses débuts sur la route dans la grande épreuve américaine de 1906. Saurons-nous alors ce qu'il convient de penser de lui? Je ne sais, car nous sommes fâcheusement enclins à juger bon conducteur l'homme qui gagne, alors que la voiture a plus fait que lui pour le triomphe.

C. Faroux.

DIRECTIONS D'AUTREFOIS & D'AUJOURD'HUI

Par C. FAROUX

De la queue de poêle au volant. — La barre s'incline de plus en plus. — La direction doit-elle être absolument irréversible

On retrouve dans tous les organes constitutifs d'une voiture automobile la trace des progrès et des perfectionnements accomplis : mais il n'en est point peut-être sur lequel ces étapes aient manifesté leur action au même degré que sur les mécanismes de direction.

La vieille direction à barre droite.
Elle demandait un certain entraînement. L'instrument rêvé pour se retourner dans un virage.

Une direction d'aujourd'hui.

L'inclinaison du volant le met bien en main, l'inclinaison du tube de direction dégage le devant du conducteur et lui permet de s'asseoir plus confortablement.

Lorsque, au début de la locomotion automobile, on se préoccupa de réaliser un dispositif propre au contrôle de la direction, on reconnut bien vite que la direction ordinaire des hippomobiles, c'est-à-dire l'avant-train à cheville ouvrière ne s'applique pas sans inconvénient aux automobiles. Si une roue rencontre un obstacle, elle tend à tourner autour de la cheville ouvrière, et la résistance agit avec un bras de levier égal à la distance horizontale du point de contact de la roue sur le sol et de l'axe de la cheville. Il en résulte un effort considérable agissant directement sur le volant de direction. Celle-ci deviendrait pénible et même dangereuse, surtout aux grandes allures. Pour cette raison, la direction ordinaire a été presque complètement abandonnée pour la combinaison imaginée par un mécanicien bavarois, Lankensperger, reprise par Akerman, en 1818.

L'essieu directeur est maintenu fixe parallèlement à l'essieu moteur, et chaque roue est mobile autour d'un pivot situé à chaque extrémité respective de l'essieu. Dans ces conditions, le bras de levier est très petit: il est réduit à la distance qui sépare de ce pivot le plan moyen de la roue considérée de ce pivot. Ce système de direction est dit par « essieu brisé à deux pivots ».

Mais ce dispositif, tel qu'il vient d'être exposé, c'est-à-dire tel que l'avait conçu Akerman, avait comme inconvénient principal de ne pas faire converger le prolongement des axes des fusées des roues directrices, dans les virages avec le prolongement de l'axe de l'essieu d'arrière; ces quatre roues n'avaient donc pas d'axe de rotation commun, il en résultait un glissement et des ripements sur le sol qui ne permettaient qu'un virage imparfait et dangereux du véhicule.

En 1873, M. Bollée père assura la convergence des axes des quatres roues, en appliquant le principe des deux pivots mais en le commandant par un système de cames permettant de faire prendre à chaque roue une inclinaison différente.

M. Jeantaud, enfin, a modifié le dispositif d'Akerman et en a tiré une épure de direction adoptée presque universellement.

Le gouvernail horizontal.
Cette barre à deux poignées réalisait un certain progrès.

Le premier volant.
Le volant avec la barre de direction verticale réalisait un sensible progrès sur les types précédents. On y retrouve le germe de tous les perfectionnements d'aujourd'hui.

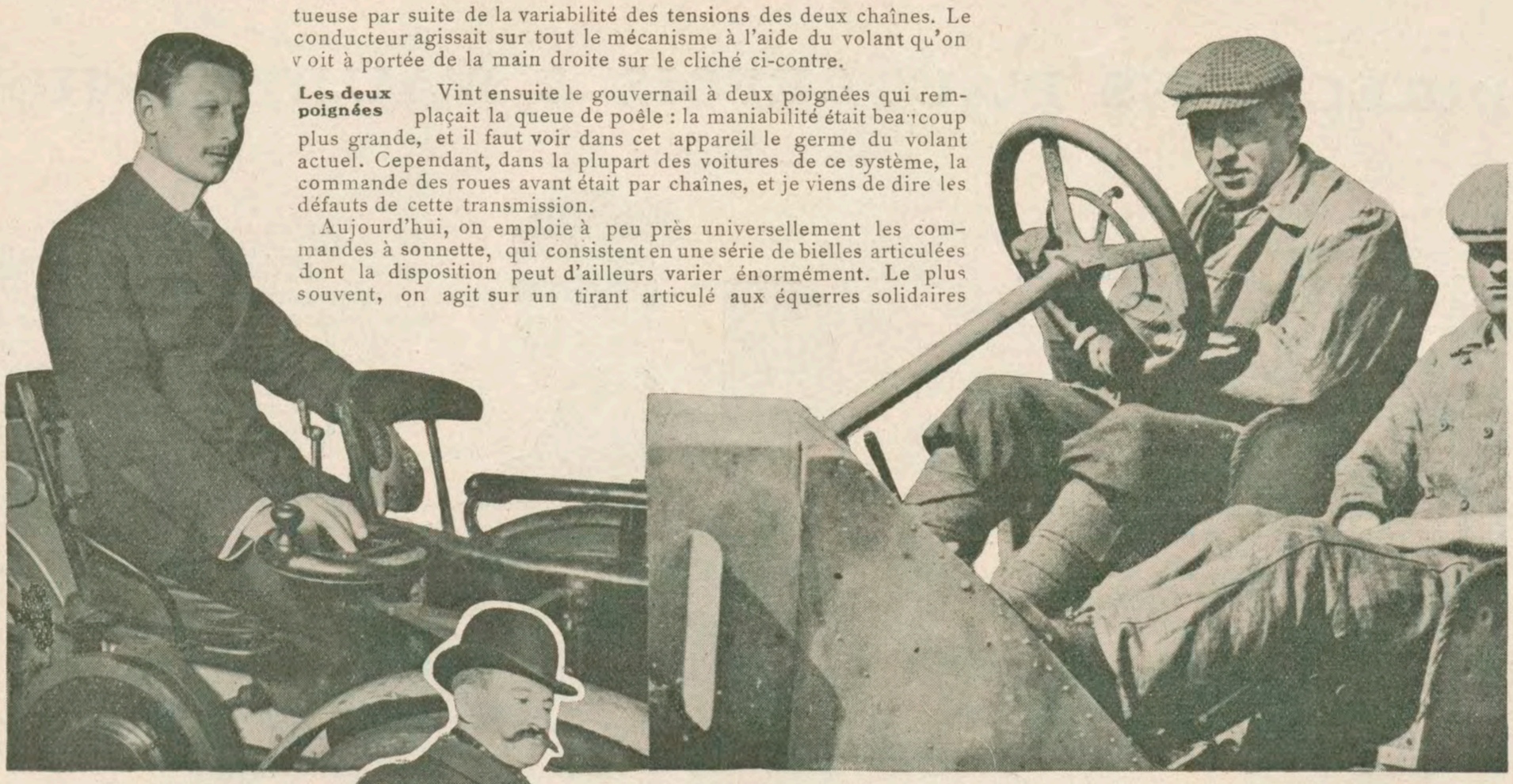
La barre droite Tout d'abord, voici la barre droite, autrement dit « queue de poêle », méthode la plus simple pour agir sur l'inclinaison des roues directrices, et qu'on peut voir aujourd'hui encore sur des Panhard de 1895, du type qui circule encore à tant d'exemplaires et si vaillamment sur les routes de France. Cette barre, d'apparence inoffensive, était ce qu'il y avait de plus dangereux au monde, pour peu qu'on ne fût pas rompu à son maniement. Il arrivait, par exemple, que dans un virage pris un peu vite, le haut du corps étant déporté vers l'extérieur, le bras qui tenait la barre suivait le mouvement, d'où braquage plus accentué des roues, et comme les voitures de cette époque avaient le centre de gravité assez élevé, le renversement était dans ces conditions à peu près inévitable. Il est permis de dire que la direction à barre compte beaucoup d'accidents à son actif.

Je mentionne brièvement la direction des fameuses voiturettes Bollée, dans lesquelles les roues directrices étaient montées sur deux fourches à axes verticaux. Ces axes portaient des pignons réunis par des chaînes à des pignons elliptiques tournant solidairement autour d'un axe commun. Cette transmission, théoriquement exacte, ne laissait pas que d'être défec-

tueuse par suite de la variabilité des tensions des deux chaînes. Le conducteur agissait sur tout le mécanisme à l'aide du volant qu'on voit à portée de la main droite sur le cliché ci-contre.

Les deux poignées Vint ensuite le gouvernail à deux poignées qui remplaçait la queue de poêle : la maniabilité était beaucoup plus grande, et il faut voir dans cet appareil le germe du volant actuel. Cependant, dans la plupart des voitures de ce système, la commande des roues avant était par chaînes, et je viens de dire les défauts de cette transmission.

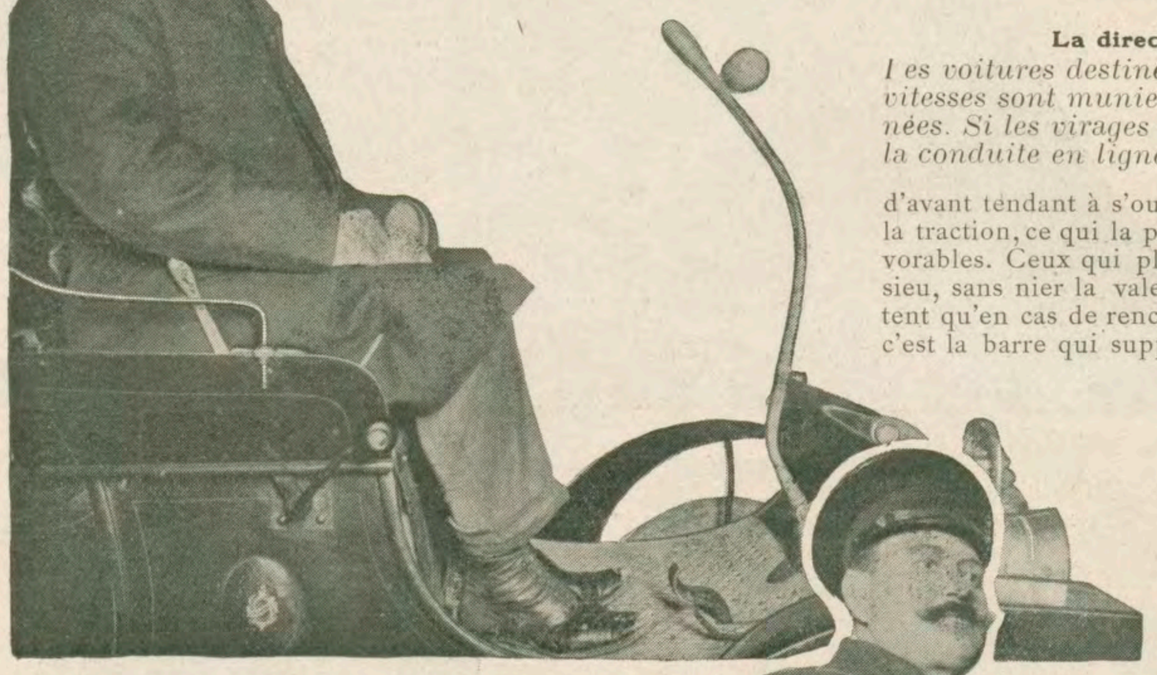
Aujourd'hui, on emploie à peu près universellement les commandes à sonnette, qui consistent en une série de bielles articulées dont la disposition peut d'ailleurs varier énormément. Le plus souvent, on agit sur un tirant articulé aux équerres solidaires



La direction des anciennes voiturettes Bollée.
Elle était théoriquement irréprochable, mais elle avait ce défaut de prendre rapidement un jeu sensible.

de la barre d'accouplement par l'intermédiaire d'un secteur denté engrenant avec une vis sans fin.

Le volant La rotation de la vis sans fin est commandée par le volant de direction des voitures actuelles. Aux premières réalisations, la colonne de direction était verticale, puis elle s'est inclinée peu à peu, d'année en année, gagnant les 45 degrés comme sur la robuste Dietrich représentée ici, et avoisinant l'horizontale sur certains véhicules spéciaux de pure vitesse. L'intérêt de cette tendance est évident et tous ceux qui ont goûté aux divers systèmes ont apprécié combien les voitures à direction inclinée sont souples et maniables. On les sent bien mieux en main. Cependant, elles présentent un défaut qui doit être signalé : en cas d'accident, d'arrêt brusque de la voiture, le conducteur est projeté sur la colonne de direction, qui reçoit le choc au bout et a ainsi une grande résistance. Suivant une formule connue, les directions inclinées « ne ratent pas leur homme ». Celle qui est plus voisine de la verticale se prête mieux au choc accidentel et oppose une résistance moins dangereuse, quant aux suites possibles.



La direction américaine.
C'est une direction à barre qui se relève et facilite l'entrée du conducteur.

Je dois signaler une direction inélégante, celle dont beaucoup d'électromobiles sont munies. Je veux parler de cette commande où le conducteur a à sa disposition une manivelle à poignée horizontale, et que tous nos gavroches ont surnommée « le moulin à café ». C'est atroce et cela demande un certain entraînement. On est plutôt amusé quand on voit le malheureux wattman effectuer fébrilement plusieurs tours de manivelle et ne guère changer sa direction. Imaginez-vous Lancia virant à 100 à l'heure avec une semblable mécanique, qui n'a pu germer que dans l'imagination d'un ingénieur n'ayant jamais fait de route.

En résumé, la commande actuelle par volant et tube de direction incliné est le dernier mot du progrès. On pourra perfectionner encore les liaisons et les rendre parfaites pour tous les braquages : je ne crois pas qu'on trouve jamais rien de mieux pour la commande.

La barre d'accouplement Nous avons parlé jusqu'ici du mécanisme de commande de la direction que de la direction proprement dite. Celle-ci comprend la barre d'accouplement disposée devant ou derrière l'essieu, les équerres, la barre de direction, puis l'intermédiaire entre la tige et ce mécanisme qui est communément composé d'un secteur denté et d'une vis sans fin. Sans trop nous écarter du but de cet article, il peut sembler qu'il y a certaines choses intéressantes à dire sur tout cet appareil.

Barre d'accouplement devant ou derrière l'essieu ! Il y a deux écoles. Les constructeurs français, ou du moins la majorité d'entre eux, placent la barre en avant de l'essieu directeur et font valoir cette raison, qu'en marche, les roues

La direction de course.
Les voitures destinées à atteindre de grandes vitesses sont munies de directions très inclinées. Si les virages sont un peu moins aisés, la conduite en ligne droite est bien facilitée.

d'avant tendant à s'ouvrir, cette barre travaille à la traction, ce qui la place dans des conditions favorables. Ceux qui placent la barre derrière l'essieu, sans nier la valeur de cet argument, objectent qu'en cas de rencontre avec un corps étranger, c'est la barre qui supporte le choc et la direction peut s'en affoler.

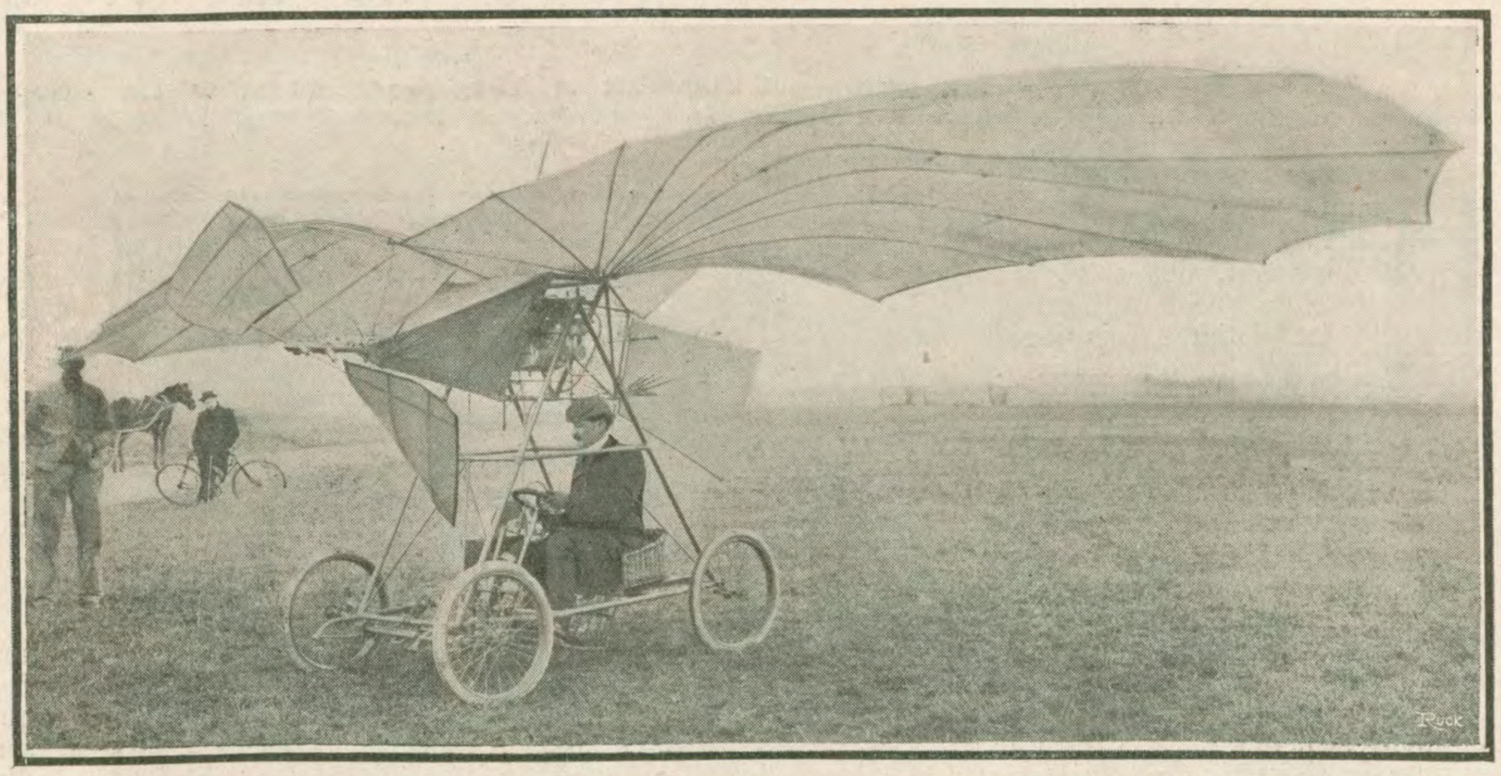
Néanmoins, je persiste à croire que la barre devant est préférable, à condition toutefois qu'on la munisse d'un adjuvant propre à lui assurer une grande résistance contre les chocs éventuels.

La direction doit-elle être rigoureusement irréversible ? Non, assurément, car dans ce cas, ce sont tous les organes intermédiaires qui doivent absorber les chocs. Il n'en peut résulter qu'une détérioration rapide.

C. F.

Le "moulin à café".
Cette direction, à volant vertical, est adoptée dans les fiacres électriques. Elle demande plusieurs tours de volant pour effectuer un virage un peu accentué.

UN NOUVEL AÉROPLANE



L'aéroplane de Vuia.

L'appareil est mis en mouvement au moyen d'une hélice actionnée par le moteur. Il doit s'élever quand la vitesse atteindra 60 kilomètres à l'heure.

Aéroplanes tirés par des voitures automobiles, remorqués par de rapides autocanots, ou descendant sur des rails inclinés jusqu'à ce qu'ils aient pu atteindre leur vitesse de flottement, tels sont les principaux dispositifs mis en œuvre pour vaincre la première difficulté dans l'emploi de telles machines : la mise dans l'atmosphère. Nous ne parlons pas de la sustentation permanente qui doit suivre et de l'atterrissage final; la plupart des expérimentateurs, en effet, en sont encore au problème du départ.

Un jeune inventeur, M. Vuia, essaie, en ce moment même, de donner à cette question du lancement de la machine sa solution la plus complète. Plus de vitesse communiquée par un appareil extérieur, plus même de voie lancement qui ne laisse pas le choix du lieu de départ : l'aéroplane libre dans l'atmosphère libre; comme dans l'automobilisme terrestre « on met en marche et l'on part » ou du moins l'on devrait partir.

Cela sans nulle ironie, car le dispositif imaginé par M. Vuia est des plus intéressants. Sur un châssis que supportent quatre roues garnies de pneus, est installé un solide et léger bâti en tubes d'acier à la partie supérieure duquel se trouve fixée la surface portante, partie active de l'aéroplane. Ce plan sustentateur, amovible, pliable, est en étoffe vernie, soutenue par des nervures rigides; lorsqu'il est étalé il a un peu l'aspect d'immenses ailes de chauve-souris raidies par des haubans d'acier. La source d'énergie est un moteur spécial à acide carbonique pouvant faire jusqu'à 25 chevaux; le moteur actionne, non point les roues, mais une hélice aérienne Tatin placée en avant, qui entraîne tout l'appareil roulant sur le sol et monté par l'opérateur assis sur un siège d'osier et tenant en main le volant de direction qui commande les deux roues avant. D'accord avec le vicomte Decazes, l'inventeur estime que s'il peut atteindre, comme il le croit, une vitesse de 60 kilomètres environ, les ailes sustentatrices trouveront à ce moment sur l'air un appui suffisant pour que l'appareil tout entier, emportant son homme, s'enlève et progresse dans l'atmosphère. Le poids total de l'appareil est de 195 kilos; le poids de M. Vuia de 56 kilos. Longueur des ailes dans le sens de la marche : 2 m. 40; envergure : 8 m. 70. Diamètre de l'hélice : 2 m. 20. Pas de l'hélice : 2 m. 35.

Atteindra-t-on le fameux 60 à l'heure nécessaire à l'enlèvement, surtout quand les ailes viendront accroître singulièrement la résistance à l'avancement? Souhaitons-le.

A. de Masfrand.

Le Congrès de l'Union Cycliste Internationale

Breton. Meyer de Stadelhofer. Mayeux. Carozzi. Schmidt Collignon. De Beukelaer. Britten. Ulrich. Rosse el P. Rousseau. Capploen. Heck Knorr.

Les membres du Congrès et M. Emile de Beukelaer, président de l'U. C. I.

Le Congrès de l'U. C. I. s'est réuni samedi, 10 février, à Paris. Toutes les questions à l'ordre du jour y ont été abordées et réglées à la satisfaction de tous. Les championnats du monde ont été définitivement attribués à la Suisse. Ils auront lieu, au mois d'août, à Genève.

HENRI PRÉVOT

Un champion qui disparaît ⸗ Tragique accident ⸗ La carrière de Prévot ⸗ Le spécialiste de l'heure

HENRI Prévot est mort dimanche dernier, à l'hôpital Boucicaut, des suites du terrible accident dont il avait été la victime trois jours auparavant, au Vélodrome d'Hiver. Avec lui disparaît une des gloires professionnelles de l'athlétisme français.

On sait dans quelles conditions tragiques s'était produite la collision fatale. Elles sont d'autant plus atroces que Prévot, coureur à pied, et paraissant, par conséquent, à l'abri des risques de cet ordre, est tombé, frappé par une des homicides motocyclettes qui ont déjà tant de meurtres à leur actif. C'est une minute de distraction qui lui aura coûté la vie, puisque, venant de terminer son entraînement sur la pelouse du vélodrome, il traversa la piste en courant pour se rendre au quartier des coureurs sans s'assurer qu'il n'y avait pas de danger. A cet instant arrivait à toute allure le motocycliste Amerigo, entraînant Vanderstuyft, qui vint prendre Prévot de flanc, en plein corps. Le choc fut épouvantable; l'infortuné pédestrian, projeté à 20 mètres, fut relevé dans un état pitoyable, les membres rompus, le corps brisé. Après trois jours d'une atroce agonie, il expira dimanche soir, à la suite d'une opération désespérée, l'amputation du bras, faite pour ainsi dire *in extremis*.

Le funèbre hasard.

La tragique ironie de cette catastrophe s'accentue encore quand on songe que Prévot n'avait rien à faire au Vélodrome d'Hiver, où il s'était rendu pour ainsi dire par hasard, et surtout qu'il est mort au jour et presque à l'heure que lui-même avait fixés pour un nouvel essai de record de l'heure qu'il devait tenter à Lille. Car sa dernière performance publique fut précisément la fameuse tentative faite par lui sur la piste du Vélodrome Lillois, le 25 décembre, tentative au cours de laquelle il avait, paraît-il, couvert la distance extraordinaire de 18 kil. 284 mètres. Je dis : paraît-il, puisque des contestations s'élevèrent sur l'exactitude de cette performance, au sujet de laquelle la fédération compétente ouvrit une enquête dont les résultats n'ont pas encore été rendus publics.

Quoi qu'il en soit, Prévot n'en laissera pas moins le souvenir d'un des meilleurs champions pédestres du demi-fond que la France ait produits depuis que le sport a conquis droit de cité chez nous. Il avait commencé à courir en 1901, comme amateur, et s'était classé de suite comme un coureur de valeur. Toutefois, ni sa situation ni ses goûts ne pouvaient l'inciter à pratiquer le sport autrement qu'en professionnel, et peu après ses débuts il jetait la traditionnelle hermine aux orties. Depuis lors, il ne cessa de figurer au premier rang de ceux que nous appelons les «impurs» sans aucune mauvaise intention d'ailleurs.

Henri Prévot.
Un des meilleurs pédestrians professionnels, qui vient de mourir des suites du terrible accident dont il fut victime au Vélodrome d'Hiver.

Une courte biographie de Prévot. Ses exploits les plus marquants furent les suivants: en 1902, gagnant du Cross National, sixième dans Marathon professionnels, sur une distance trop longue pour lui, recordman de l'heure avec 17 kil. 597 m.; en 1903 gagnant d'une superbe course d'une heure intitulée Championnat d'Europe et à laquelle prenaient part les fameux spécialistes anglais Bacon et Hurst, puis de nouveau recordman de l'heure, avec 17 kil. 703 m.; en 1904 vainqueur du Cross National professionnels pour la seconde fois; puis de Paris-Créteil, et pour la troisième fois reprenant « son » record en l'élevant de 200 mètres. Enfin 1905 l'avait vu se distinguer dans maintes épreuves secondaires et terminer la saison par le record de Lille auquel je faisais allusion plus haut.

La véritable spécialité de Prévot, celle dans laquelle il excellait était l'heure, et l'on peut dire qu'il y fut de tout premier ordre.

La question de supériorité entre Ragueneau et lui n'aura jamais été tranchée. Des raisons de sentiment seules pourraient faire conclure en faveur du premier.

Dans la vie ordinaire, Prévot exerçait la modeste profession de porteur de journaux. L'infortuné disparaît à l'âge de 22 ans, au moment même où l'entente qui vient de mettre fin à une longue guerre entre deux fédérations assure au sport pédestre professionnel une véritable renaissance.

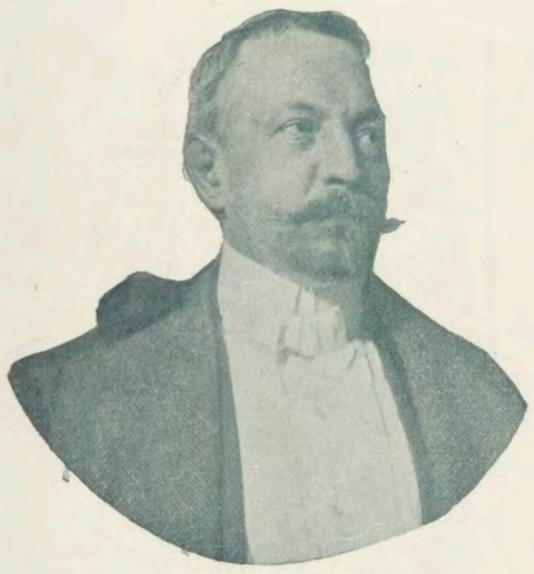
VICTOR BREYER.

Prévot

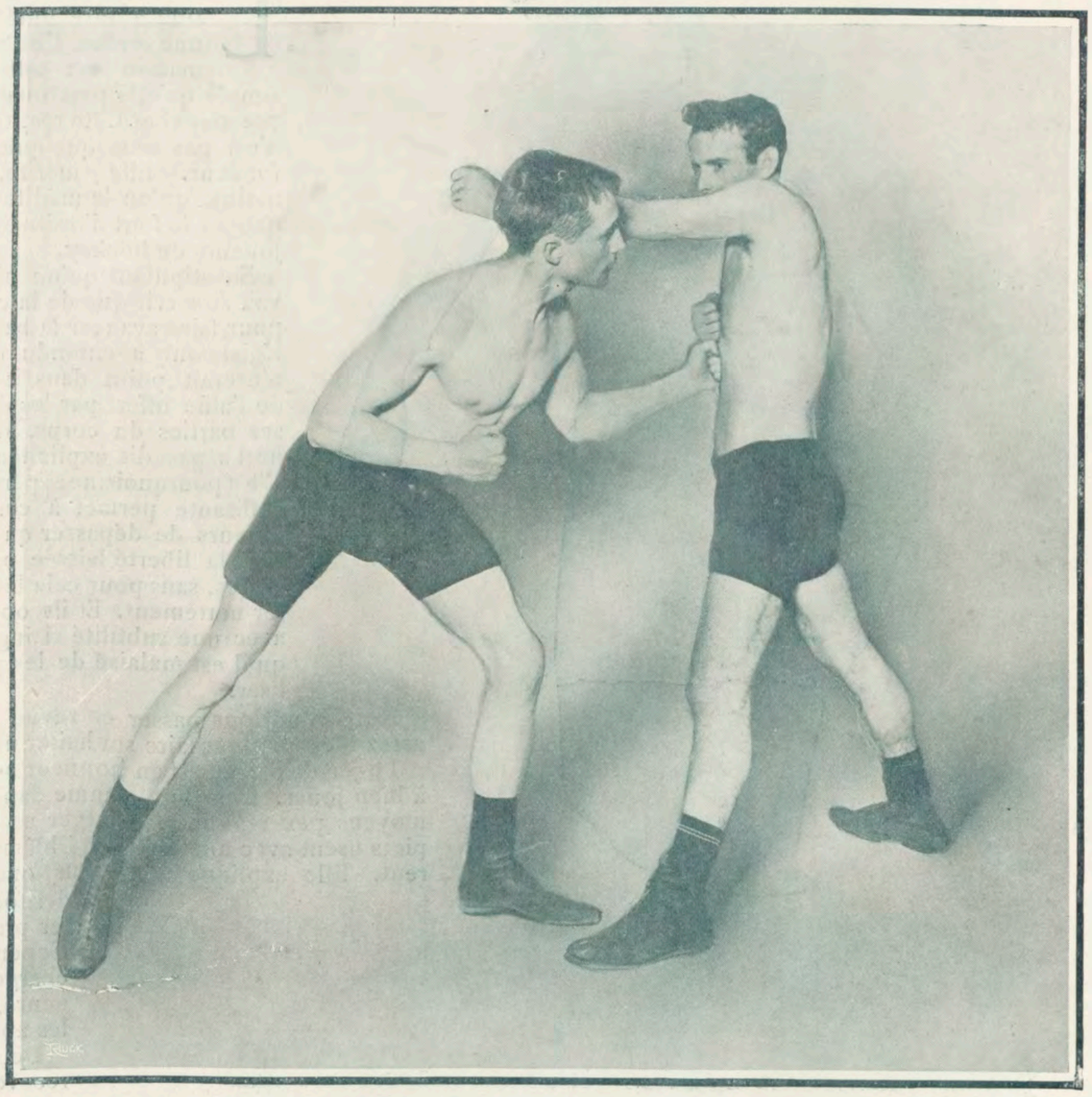
Henri Prévot entraîne dans Marathon amateurs.
Au cours de sa brillante carrière, Henri Prévot, quoique professionnel, entraîna souvent, à titre gracieux, ses camarades amateurs.

LES CHAMPIONNATS DE BOXE

Quelques considérations sur la portée morale et la valeur sportive du tournoi actuel



M. E. Pujol,
arbitre de boxe anglaise.



Une des rencontre du tournoi.
Série des poids légers. Stéphane (62 kil.500) contre Perret (61 kil.500). Stéphane a pris l'avantage.

Pour la quatrième année consécutive, les championnats de Boxe et de Canne se disputent actuellement à la Salle Wagram, et — circonstance qui mérite d'être soulignée — avec un succès sensiblement plus vif que celui des tournois précedents. Tous ceux qui ont quelque souci de l'éclectisme en matière de sport s'en réjouiront avec moi.

Aucune des manifestations d'ordre divers figurant au calendrier de chaque année n'est, en effet, plus digne d'intérêt que celle-ci, dont les promoteurs ont eu à lutter et luttent encore contre des préjugés et des hostilités tenaces. Il faut remonter à quelques années en arrière pour se rendre compte de la force de ces sentiments qui subsistent d'ailleurs aujourd'hui encore dans bien des milieux. Pour toute une catégorie de personnes (et il y a peu de temps c'était la presque unanimité), la boxe n'est qu'un exercice de brutes, bon tout au plus pour les apaches désireux de s'entraîner à « descendre » convenablement le bourgeois attardé. Tel père de famille qui consentait volontiers à voir son fils fréquenter la salle d'armes, le vélodrome et même le terrain du football lui interdisait avec une sainte horreur l'accès de la salle de boxe. Dans le même ordre d'idées, je pourrais citer un boxeur amateur de réputation, employé depuis de longues annees dans une grande administration et dont la passion pourtant si légitime pour le « noble art » a retardé l'avancement autant qu'aurait pu le faire une tare du genre de l'alcoolisme ou du jeu !

Pourtant, ce sont des apôtres de son genre qui ont amené le revirement dont nous voyons aujourd'hui les premiers effets.

A force de persévérance, ils ont pu amener d'autres prosélytes à la cause et si nous sommes encore loin du triomphe définitif, il n'est pas moins intéressant de constater que des rencontres comme celles des Championnats actuels peuvent se disputer devant un ou même deux milliers de personnes qui comprennent et apprecient la beauté sportive du spectacle.

La boxe n'est pas un pugilat

Ils savent que l'assaut qui met aux prises deux jeunes athlètes est autre chose qu'un pugilat brutal et sans aucune portée morale. Ils se rendent compte maintenant que la boxe est un des exercices les plus sportifs qui soient parce qu'elle met en jeu les qualités les plus diverses et les plus solides : science, finesse, decision, tactique, combativité, endurance et résistance à la douleur. Et quant a cette idée que tout assaut ou match s'accompagne d'un danger sérieux, les événements et l'expérience en ont fait justice depuis longtemps ; un œil poché ou un saignement de nez sont les plus fréquents résultats de ces « tueries » et je crois bien que leur seul crime est d'être apparent. Car enfin, combien de jeunes gens qui n'entrent jamais dans le ring sont chaque jour les victimes de distractions extra-sportives dont les moindres sont le café, le champ de courses, la salle de jeux et bien d'autres encore.

Voilà pourquoi les championnats de boxe qui constituent le plus importante manifestation de ce beau sport méritent à tous égards d'être encouragés. Ceux de cette année soulignent d'ailleurs fort clairement les progrès énormes réalisés en un an. Point n'est besoin en effet d'attendre la proclamation définitive des résultats qui doit se faire a l'issue de la séance finale de vendredi pour constater que le lot de 1906 est, dans son ensemble, infiniment supérieur à celui de 1905, non seulement sous le rapport de la quantité mais encore de la qualité. Le seul fait qu'un nombre de concurrents double de l'an dernier se présente pour décrocher les titres maintenant enviés de champions français de boxe, indique assez combien l'idée fait son chemin. Et, chose au moins aussi intéressante, les progrès sont également considérables sous le rapport de la science.

Il y a seulement un an, des hommes de la classe de Jordan, Briat, ne rencontraient pas d'adversaires capables de les mettre en échec, tandis que cette année nous voyons Briat, par exemple, mis à deux doigts de sa perte par un inconnu dès la première rencontre éliminatoire. D'ici quelques années, soyez-en persuadés, ce tournoi des championnats de boxe deviendra, il n'est pas malaisé de le prédire, un des événements les plus considérables et les plus suivis de notre saison sportive.

VICTOR BREYER.

M. Guelpa,
arbitre de boxe française.

La Vie au Grand Air

L'ART D'ESQUIVER LES RÈGLES AU HOCKEY

Le hockey est un jeu destiné à être joué avec une crosse. Cette affirmation est tellement simple qu'elle paraît naïve au premier abord. En réalité, elle n'est pas sans quelque profondeur. Elle mérite, du moins, qu'on la médite plus que ne le font d'ordinaire les joueurs de hockey.

En stipulant qu'on ne devait se servir que de la crosse pour faire avancer la balle, le législateur a entendu qu'on n'userait point dans ce but de l'aide offert par les diverses parties du corps. Mais il ne l'a pas dit explicitement. C'est pourquoi une expérience suffisante permet à certains joueurs de dépasser quelque peu la liberté laissée par les règles, sans pour cela les violer nettement. Et ils opèrent avec une subtilité si ingénue qu'il est malaisé de les pénaliser.

Nous voudrions passer en revue quelques-uns de ces procédés, les uns corrects, les autres assez illégaux pour faire souhaiter une réforme des règles, parfois trop imprécises.

Le jeu de passes est en honneur au hockey aussi bien qu'au football. Il y est également difficile à bien jouer. Dans l'un comme dans l'autre jeu, la défense peut employer pour l'entraver des moyens peu réguliers. Charger un joueur qui va passer est une habitude dont certains équipiers usent avec une virtuosité blâmable. Elle détruit tout l'intérêt du jeu en le rendant incohérent. Elle explique la terreur que ressentent les bons joueurs de hockey lorsqu'ils voient des footballeurs figurer dans l'équipe adverse et y mettre en œuvre les pratiques de brutalité trop fréquentes dans les parties de ballon. Cependant, les règles déclarent qu'« il est interdit de charger ou de saisir l'adversaire ». Mais il y a en ce genre tant de nuances qu'il est difficile à l'arbitre de les apprécier.

Deux joueurs qui savent se bien placer pour faire et recevoir la passe, ne se laissent du reste pas charger.

L'arrêt de la balle. Les diverses manières d'arrêter la balle avec le pied peuvent aussi, selon les cas, donner lieu à des « illégalités » lorsqu'on les emploie dans le dessein d'en tirer certains avantages. Arrêter la balle en levant la ou les pointes du pied le corps reposant sur les talons est le moyen le plus sûr pour l'immobiliser et en garder le contrôle. Il est plus recommandé que l'arrêt avec les pieds joints ou un seul pied posé à plat; car, dans ce cas, la balle peut rebondir à plus de 5 mètres, ce qui est une faute, ou s'égarer à droite ou à gauche assez loin du joueur pour qu'un adversaire puisse la reprendre.

Cet inconvénient est tenu pour un avantage par certains joueurs qui savent l'utiliser. Sans en avoir l'air, ils donnent à la balle un véritable coup de pied, ce qui est interdit par les règles. En général on admet qu'il n'y a faute de ce fait que de la part d'un joueur en mouvement. C'est une erreur : les règles stipulent l'usage exclusif de la crosse pour faire avancer la balle : le corps ne doit servir qu'à arrêter cette

Une bonne passe.
La balle est poussée de droite à gauche juste avant d'entrer dans le cercle par un avant de gauche.

Comment on peut commettre des fautes impunément la crosse renversée. L'obstruction qu'il permet de faire. Il y a la manière de se servir du pied. Le jeu de la dernière.

Un procédé correct.
L'arrière a couru vers son but pour rattraper la balle; il se tourne vers la gauche, se mettant ainsi dans une position correcte.

Un procédé illégal.
Dans le même cas, l'arrière s'est tourné vers la droite et travaille la balle avec sa crosse renversée, se plaçant dans le chemin de l'avant.

Tout avantage gagné, sous prétexte de le faire, devrait être pénalisé.

Le jeu de la balle à gauche. Mais l'utilisation la plus ingénieuse du corps est conséquente à l'habitude prise depuis quelques années de jouer la balle de gauche à droite avec la crosse renversée. Les joueurs classiques ont poussé de gros soupirs en constatant l'introduction de cette nouvelle méthode; de l'avis des meilleures compétences, elle a gâté le jeu en le rendant plus individuel. Elle donne en effet la facilité d'interposer son corps entre l'adversaire et la balle, et de travailler celle-ci en toute complète sécurité.

Voici par exemple un avant courant vers le but adverse avec la balle bien à sa gauche, dans la ligne de son corps, ou peut-être légèrement derrière lui. Il est impossible à un demi ou à un arrière adverse essayant de l'arrêter, d'arriver à la balle sans rencontrer ce joueur. C'est une infraction aux règles qui veulent qu'en aucun cas un joueur n'interpose son corps de manière à gêner un concurrent.

Souvent aussi, un demi revenant vers ses buts pour arrêter un avant, est fort embarrassé parce qu'il voit le corps de ce dernier entre lui et la balle. Si la balle avait été à droite de l'adversaire, il aurait sans doute pu l'atteindre aisément. En gardant la balle à gauche, un joueur empêche ses adversaires d'accrocher sa crosse ou d'aller à la balle; pour l'arrêter, il faut passer de l'autre côté. Les extrêmes gauches, en particulier, sont enclins à commettre cette « illégalité ».

Il est cependant un moyen correct de jouer la balle de gauche à droite avec la crosse renversée : c'est de la garder bien en face de soi.

Quelques arrières commettent une autre faute, non moins impunément. Un arrière court vers ses buts pour rattraper la balle, suivi par un avant adverse. L'arrière arrivant le premier, au lieu de tourner correctement son corps à gauche, montre son dos à l'adversaire en travaillant la balle avec sa crosse renversée. L'adversaire ne peut dès lors arriver à la balle, ce qui est évidemment contraire à l'esprit des règles. De même l'arrêt de la balle avec la main vaut une pénalité, pourquoi n'en est-il pas de même en cas d'emploi du pied ?

L'arrêt de la balle à pieds joints.
Ici encore la balle n'est pas arrêtée nettement et rebondit plus ou moins loin, ce qui permet, de la faire avancer par un procédé irrégulier.

Un essai de but peu classique.
Comment quelques bons joueurs font leurs buts. C'est un coup à recommander seulement lorsque la balle est en dehors de l'atteinte du coup classique des deux mains.

L'arrêt de la balle avec un pied.
La balle vient buter sur le milieu du pied et rebondit. Ce bond est utilisé par certains joueurs, qui savent l'accentuer à dessein.

Le meilleur arrêt de la balle.
Peut se faire en levant un ou deux pieds. La balle se trouve emboîtée et ne peut rebondir. C'est l'arrêt le plus sûr et le moins discutable.

Ce sont là des accommodements qui nuisent à la beauté du jeu. Mais une nouvelle rédaction des règles pourrait seule les rendre impossibles. S'il y a des procédés ingénieux pour tirer au hockey quelque avantage de son corps, il y a aussi des coups guère plus classiques pour éviter celui de l'adversaire. Témoin ce procédé, familier au célèbre joueur anglais, Eric Green, lançant la balle par-dessus la tête de l'arrière. Il est vrai que ce coup, du moins, n'a rien en soi de répréhensible.

FERNAND BIDAULT.

Une bonne passe.
L'extrême gauche a suivi à toute vitesse son voisin, et s'apprête à recevoir la passe.

LE RACING CLUB BAT LE STADE FRANÇAIS

Une sortie de mêlée.

Vardier (R.C.F.) passe le ballon à Gondoin qui ne pourra le recevoir, la passe étant trop courte. Jérôme et Amand s'apprêtent à intercepter.

Une attaque de trois-quarts.

Gondoin (R. C. F.) passe le ballon à Rawes, qui va le donner à Martinet... à moins que de Talancé et Sagot (S. F.), qui sont bien placés pour les arrêter, ne se mettent en travers.

Une attaque du Stade.

Le ballon est sorti de la mêlée du côté du Stade. Jérôme passe à Amand, que guette Gondoin. Mais une faute a dû être sifflée par l'arbitre, car on le voit discuter et les joueurs s'arrêtent.

Un coup classique.

Vardier (R. C. F.) passe, à la suite d'une mêlée, le ballon à Stuckey, que Gondoin s'apprête à suivre. Amand essaye une fois de plus d'intercepter. Cette fois, il n'a guère de chance.

Ce match, qui compte pour le Championnat de Paris de Football-Rugby, a été gagné par le Racing Club de France par 3 points à rien.

LES FIGURES DE PATINAGE

La spirale dedans avant.
Mlle Herz décrit une courbe de plus de 60 mètres de long.

Le saut.
Soutenue par M. Bruger, Mlle Ubler effectue un veritable saut et retombe en glissant.

Le trois.
M. Rendschmidt vient de se retourner par un dedans arrière.

Le dehors avant.
Mouvement élémentaire par M. Herz.

L'Art du Patinage expliqué aux lecteurs de *La Vie au Grand Air* par les lauréats du Concours de Davos

Toutes les figures si gracieuses, toutes les courbes si élégantes qu'exécutent sur la glace les maîtres du patin peuvent, si compliquées qu'elles paraissent aux profanes, se ramener à quatre mouvements principaux. Les photographies jointes à ce court article, et qui représentent les lauréats des championnats de figure disputés récemment à Davos, expliqueront mieux que je ne saurais le faire la théorie, forcément un peu sèche.

Supposons que le patineur vient de prendre son élan. Il glisse sur une jambe, la jambe droite, par exemple, et se dirige en avant. Il peut, soit aller en ligne droite, soit dessiner une courbe vers la gauche, soit en décrire une vers la droite. La courbe à gauche, vers le centre de laquelle se trouve le corps, s'appelle le *dedans avant*. La courbe à droite, à l'extérieur de laquelle le corps est placé, est le *dehors avant*. Si le patineur exécute les mêmes mouvements en glissant uə arrière, il exécute deux mouvements analogues le *dedans arrière* et le *dehors arrière*.

Tout le patinage est dans ces quatre figures. Il y a la manière, voilà tout.

Voyez plutôt le cliché de Mlle Rendschmidt exécutant un dehors avant, et remarquez comme la taille se cambre élégamment, comme la jambe gauche se replie en arrière, formant un harmonieux équilibre avec le bras droit, tendu en avant.

Supposons que le dedans ou le dehors s'amplifie se contournant en spire vers la fin, nous avons la *spirale*. Ces lignes, qui s'exécutent soit en dehors soit en dedans, aussi bien en avant qu'en arrière, atteignent souvent plus de soixante mètres d'amplitude. Elles sont parfois accompagnées d'une légère flexion du genou.

Si le patineur exécute consécutivement un dehors suivi d'un dedans en restant sur la même jambe, on obtient le *changement de quart*. Ce changement est obtenu par un brusque déplacement de l'équilibre du corps. Reportez-vous au cliché qui représente Mlle Rendschmidt pris au moment précis où le mouvement change de direction. Pour cela, la jambe gauche sera ramenée vivement en arrière et les épaules reportées vers la droite.

Le *trois*, comme son nom l'indique, figure sur la glace, un 3 de chiffre. Le patineur, parti, par exemple, sur un dehors avant, se retourne brusquement et continue par un dehors arrière. C'est à ce moment précis que notre photographe a saisi M. Rendschmidt.

La valse.
M. et Mlle Lyndhall, incomparables valseurs.

La boucle.
M. Mayer termine la boucle et continue en dehors avant.

Le changement de quart.
Mlle Rendschmidt passe du dedans avant au dehors avant.

La spirale dehors arrière.
La plus jolie des figures de patinage.

Le dedans avant.
Première figure élémentaire sur le pied gauche.

Il va de soi que le trois peut être obtenu en passant du dedans arrière au dehors avant, du dedans avant au dehors arrière, etc.

Si, au cours d'un mouvement, le patineur tourne entièrement sur lui-même pour continuer le mouvement commencé, il obtient la *boucle*. C'est le mouvement que l'on peut voir sur une de nos photographies, exécuté par M. Mayer, qui continue en dehors avant. Ces boucles peuvent se rétrécir jusqu'à se transformer en véritables tourniquets sur la pointe du patin. Ainsi fait Mlle Ubler. Une des figures les plus difficiles e danslaquelle réussit particulièrement M. Lyndhall, est la ligne droite sur les deux jambes. Les pointes des pieds doivent être absolument renversées et les talons presque joints l'un à l'autre.

Le dehors avant.
Deuxième figure élémentaire sur le pied droit.

La spirale dedans arrière.
Mlle Herz accompagne ici la figure d'une légère flexion du genou.

Exercice de pointe.
Au milieu d'une boucle, Mlle Ubler tourne sur elle-même pour continuer ensuite le mouvement commencé.

Les mouvements composés Tous ces mouvements élémentaires peuvent être combinés les uns aux autres, pour obtenir les courbes savantes qui sont imposées aux concurrents dans les championnats de figures. Tels sont les doubles trois, le huit sur un seul pied, le rocking, le counter, etc.

Outre toutes ces figures classiques, et qui gagnent à être exécutées dans un style pur et élégant, tous les patineurs " de concours " ont leurs numéros spéciaux, dans lesquels le brio joue un grand rôle. Tel le saut que l'on peut voir exécuté par Mlle Ubler. Tenue à la main par son partenaire, M. Bruger, elle s'enlève en l'air pour retomber un peu plus loin dans une gracieuse envolée qui n'interrompt en rien la glissade commencée.

C'est le célèbre Salchow, de Stockolm, qui a été proclamé, à Davos, champion du monde de figures. C'est un merveilleux patineur, d'une précision incroyable. C'est ainsi qu'il arrive à superposer sur la glace les lignes de ses figures. Salchow est aussi populaire en Suède que Jacquelin a pu l'être en France, et sa victoire a été accueillie avec des hurrahs d'enthousiasme au pays d'Oscar II.

L'Allemagne, l'Angleterre, la Suède, fournissent généralement les virtuoses du patin. Puissent ces quelques lignes engager nos compatriotes à marcher ou plutôt à glisser sur leurs traces.

MARCEL VIOLLETTE.

(*Clichés Mortreux*).

La ligne droite sur les deux jambes.
Figure favorite de M. Lyndhall.

Le Championnat Interscolaires de Cross Country

Dans la côte des Jardies.
Le favori, Foulon, a abandonné au septième kilomètre.

L'équipe de Janson de Sailly.
gagnante du Championnat Interscolaires.

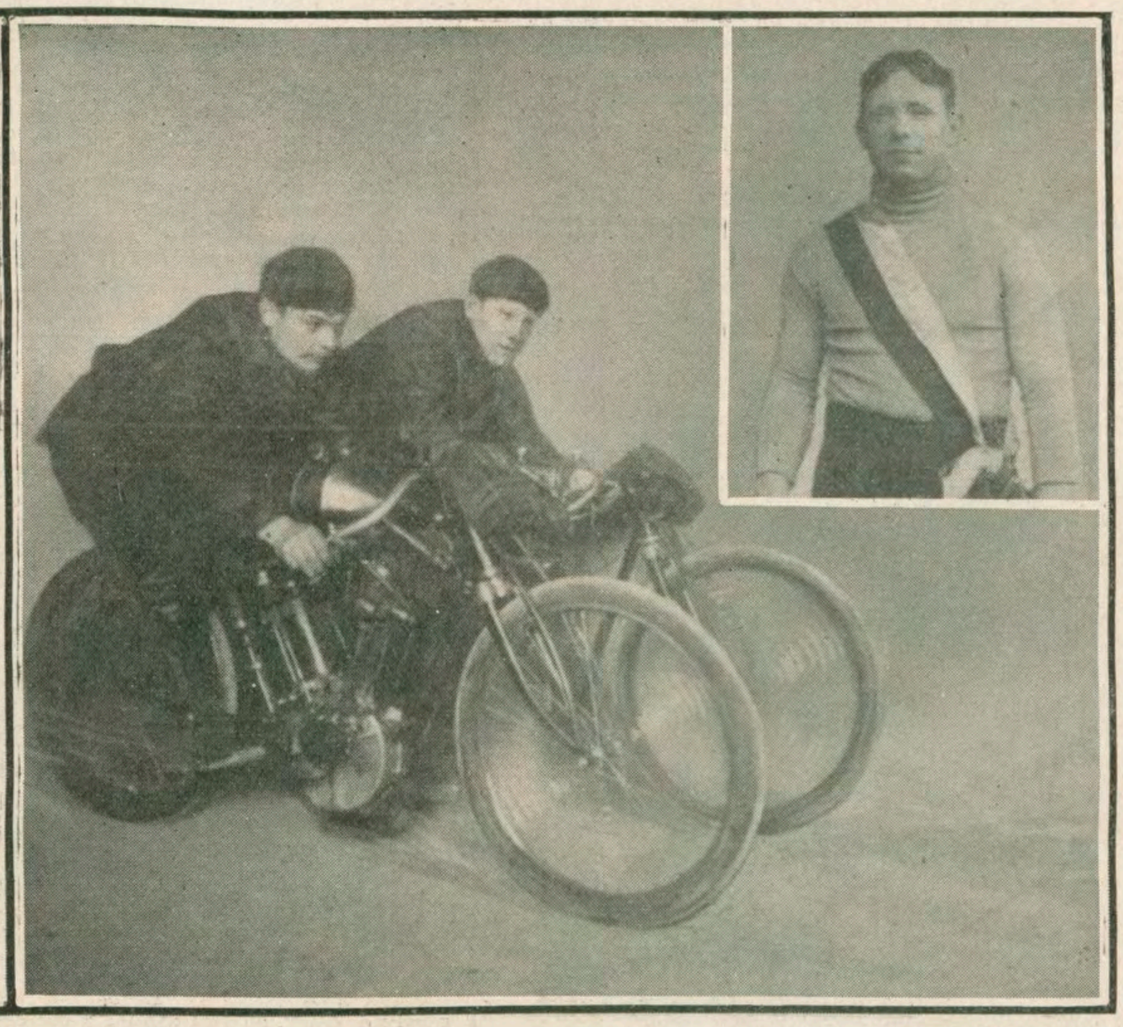
DIMANCHE dernier s'est disputé sur le terrain du Stade Français, à Saint-Cloud, le championnat de Paris, cross country interscolaires. Sur 65 inscrits, 51 concurrents se sont présentés sous les ordres du starter. Le départ fut donné avec 1 heure et demie de retard, les traceurs ayant oublié de venir remplir leurs fonctions.

Le grand favori, Foulon, indisposé, fut obligé d'abandonner au bout de 7 kilomètres. Kaeser l'avait d'ailleurs déjà dépassé et finissait premier, accomplissant les 12 kilomètres du parcours en 49 m. 35 s. 2/5. Rebut le suivait à 400 mètres.

Kaeser,
gagnant du cross country.

LE DIMANCHE AU VÉLODROME D'HIVER

Avant la course de 50 kilomètres.
Les concurrents regardent la cote, sur laquelle le favori est Vanderstuyft, qui fut précisément le gagnant.

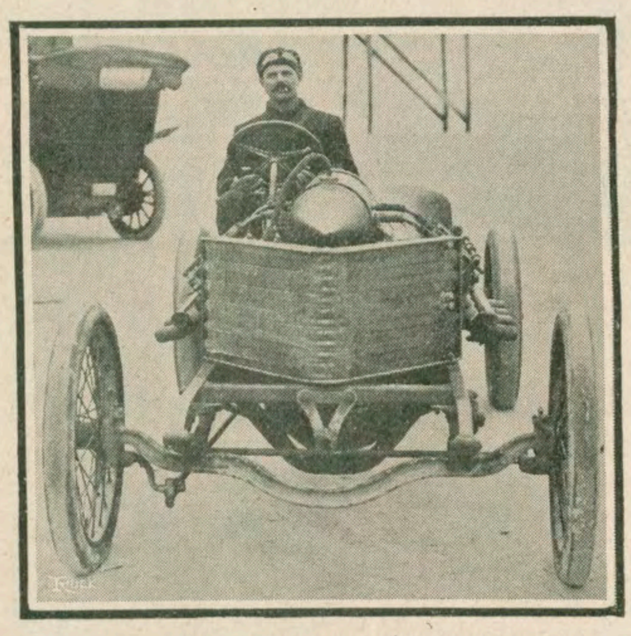


Le match Péguy-Giuppone.
Couru sur 5 et 10 kilomètres, ce match fut gagné par Giuppone, qui s'adjugea les deux manches.

Otto Meyer.
gagnant du Grand Prix Municipal.

LE REMPLAÇANT D'HÉMERY

Le récent meeting de Floride et les incidents — encore présents à la mémoire de tous — qui amenèrent la disqualification d'Hémery, ont attiré l'attention sur le mécanicien de ce dernier, Demogeot, qui a dû remplacer son ancien patron au volant des Darracq. Les débuts de Demogeot furent véritablement sensationnels, puisqu'il triompha du fameux « Red Steamer » de Stanley dans l'épreuve des 2 milles à la minute, atteignant même une moyenne de près de 200 à l'heure (exactement 197 kil. 500).



Demogeot, qui vient de remporter une nouvelle victoire au meeting de Cuba.

Lundi dernier, il remporta une nouvelle victoire au meeting de Cuba devant Bernin.

Il n'y a là-dedans rien qui doive surprendre, si on veut bien tenir compte de ce fait que Demogeot est un vieux praticien, qui a souvent monté en course avec Hémery, et pour qui la mise au point d'un moteur n'a plus de secrets.

UNE TRAVERSÉE PÉRILLEUSE

Un petit voilier, *Cornette*, de 118 pieds anglais de long et 28 de large, vient de faire la traversée de New-York à Beyrouth (Syrie), traversée extraordinaire pour un bateau d'un si petit tonnage. Sa vitesse moyenne a été de 14 milles à l'heure. Construit tout en acier, il a coûté 80.000 dollars.

Ce voilier a accompli le trajet de New-York Beyrouth en 42 jours.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Dimanche 11 février. — Vélodrome d'Hiver : *Prix des Débutants* (*3.000 m.*) : 1. Hecquet; 2. Villain; 3. Palutias.

Course de primes, 10 kil. — Les primes sont gagnées par Deschamps 1, Seigneur 1, Schwab 1, Jeack 1, Ricaux 2, Vanoni 1, Tournadour 1, Beaugendre 1. Finale : 1. Heller; 2. del Rosso, à une 1/2 longueur; 3. Bourotte; 4. Thuau. Temps : 13 m. 26 s. 4/5.

Prix du conseil municipal (*1000 m.*). — 1re demi-finale : 1. Ellegaard; 2. Schilling; 3. Otto Meyer. 2e demi-finale : 1. Van den Born; 2. Friol; 3. Ingold. Repêchage : 1. Otto Meyer; 2. Schilling; 3. Ingold. Finale : 1. Otto Meyer; 2. Ellegaard; 3. Van den Born.

Tour de piste (*départ lancé*). — 1. Vanoni, 21 s. 3/5 (record); 22. Wirth, 2 s. 4/5.

Handicap (*900 m.*). — Finale : 1. Bouteillier (60 m.); 2. Hourlier (30 m.); Ellegaard (30.).

Match Guippone-Péguy à motocyclettes. — 1re manche (5 kil.) : 1. Guippone; 2 Péguy, à 280 m. T.: 3 m. 10 s. 2/5, 2e manche (10 kil.): 1. Guippone, en 5 m. 49 s. (record); 2. Péguy (arrêté).

Course de 50 kil. — 1. Vanderstuyft; 2. Simar à 7 tours; 3. Darragon, à 7 tours 1/2; 4. Rugère, à 19 tours. Temps : 39 m. 15 s. 4/5.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 11 février. — Au Polo-Club, le Racing-Club bat le Stade Français par un essai (3 points) à rien.

Au Parc des Princes : Le Havre Athletic-Club (1) bat le Sporting-Club Universitaire de France (1) par 3 points à rien.

FOOTBALL ASSOCIATION

Jeudi 8 février. — Championnats Interscolaires de Paris U. S. F. S. A. Equipes premières : 1re série : Union carolingienne bat C. A. C. Rollin par 1 but à 0. 2e série : Sport Voltaire et A. S. J.-B. Say font match nul, 2 buts à 0. 2e série : A. A. Ecole Alsacienne (1) bat S. E. P. Condorcet (3) forfait. A. S. Ecole Turgot bat C. A. Collège Rollin par 5 buts à 0. U. A. Ecole Commerciale (2) bat S. A. Buffon (2), 6 buts à 0.

Dimanche 11 février. — A Charentonneau : A. S. F. bat U. S. P. par 4 buts à rien.

A Suresnes : G. C. bat S. A. C. par 2 points à rien. C. A. de Paris bat C. F. par 3 points à rien.

CROSS-COUNTRY

Dimanche 11 février. — Championnat de Paris Interscolaires au parc de la Faisanderie à Saint-Cloud (12 kil.). — 1. Kaiser (Electricité); 2. Rebut (Janson) à 400 m.; 3. Agostini (Rollin); 4. Pedersen (Janson); 5. Lancelin (Charlemagne); 6. Chaudoir (Janson); 7. Reyss (Electricité); 8. Sandras (Electricité); 9. Lambion (Electricité); 10. Hutter (Turgot); 11. Martinau (Commerciale); 12. Beaulavon (Janson); 13. Posnanzki (Commerciale); 14. Bouisson (J.-B. Say); 15. Van Laere (Saint-Louis).

La Coupe à été gagnée par le Lycée Janson-de-Saily devant l'Ecole d'Electricité.

COURSES AU TROT A VINCENNES

Le prix de Sucy.

Le prix de Sucy, au trot attelé, a été couru à Vincennes le dimanche 11 février. Il a causé une vive surprise. Aiglon, qui avait trouvé le train trop dur dans le prix de Limeil, a gagné, après s'être joué de tous les autres concurrents.

LE MARIAGE DE SHRUBB

Le fameux athlète A.-A. Shrubb, que l'Amater Atletic-Association classa récemment comme professionnel, s'est marié l'autre semaine à Hagward's Heuth.

Shrubb et sa femme s'exhibent à l'Olympia le soir de leur mariage.

Il a épousé miss Andrée-Emilie Brown, une des deux filles jumelles du propriétaire d'un hôtel du pays. Le soir même de son mariage, Shrubb prenait part à une course de 3 milles à l'Olympia contre trois concurrents se relayant et les battait facilement.

L'ASCENSION DE LA DOLE EN SKI

Cette semaine un exploit peu commun a été accompli par les skieurs de l'Union Athlétique Morézienne, sous la conduite de M. Péclet, maire des Rousses.

Ils ont réussi à faire l'ascension de la Dole, pic atteignant 1.680 mètres. Les courageux alpinistes ont été récompensés de leur courage par la vue du merveilleux panorama qui s'étend sur les Alpes et le Léman.

Les skieurs sous le signal indiquant le point culminant de la Dolel (1.680 m.).

M. Grasselli, gagnant du Grand Prix du Casino avec 19/20.

M. Bordoni, 2e, avec 18/20.

M. Luro, 3e, avec 16/18.

Le Grand Prix de Tir aux Pigeons de Monaco

Les tireurs italiens se distinguent dans le Grand Prix, prenant quatre des places d'honneur.

Le succès du shooting sur la Côte d'Azur va toujours croissant. Depuis que le merveilleux stand de Monte-Carlo est sous l'habile direction du baron de Boissieu, il voit chaque année augmenter le nombre des tireurs qui accourent de tous les points du monde pour disputer le Grand Prix du Casino. Cette année le succès a dépassé toutes les prévisions. Cent soixante-quinze fusils ont, en effet, défilé sur la planche pour prendre part à ce grand tournois international du shooting. C'est un chiffre record. Depuis 1872, date de la création, le nombre des tireurs n'avait jamais dépassé 150.

Gagné douze fois par les Anglais; onze fois par les Italiens; quatre fois par les Français, deux fois par les Belges, deux fois par les Hongrois; une fois par les Espagnols; une fois par les Autrichiens et une fois par les Américains, le Grand Prix du Casino a été, cette année, l'apanage des fusils italiens, ce qui porte le nombre de leurs victoires à douze, chiffre équivalent, maintenant, à celui des Anglais.

Mise en trappe de pigeons par le trappeur, Roberts.

L'heureux vainqueur a été M. Grasselli, Italien, déjà vainqueur en 1902 et en 1905. Les places ont été partagées entre trois Italiens également : MM. Marconcini, Bordoni, et comte Lazara et un Argentin, M. Luro.

La lutte a été passionnante au possible et pleine de péripéties. On sait que les conditions du concours, comprennent : 3 pigeons à 26 mètres et 9 pigeons à 27 mètres; au total : 12 pigeons. Aucun tireur n'a pu accomplir cette performance. M. Marconcini seul était arrivé à 11/11 et il n'avait qu'à tuer son douzième pigeon pour sortir vainqueur. Mais, sous le coup de l'émotion, une émotion bien légitime, il a manqué un oiseau plutôt facile. Les tireurs n'ayant qu'un zéro sont alors rentrés en poule et il a fallu aller jusqu'au 20e pigeon pour connaître le vainqueur. M. H. Grasselli a donc tué 19/20. En 1902, il avait tué 12/12 et en 1905, 19/19. Sa victoire a été accueillie par de nombreux. *Viva l'Italia!*

All Signor Grasselli, Ippolito, de son petit nom, est un propriétaire de Crémona, réputé à juste titre en Italie, comme un des meilleurs fusils.

C'est un sympathique et un gentleman dans toute l'acception du mot. Le succès qu'il a remporté est d'autant plus glorieux qu'il reculait de 2 mètres comme ayant gagné l'année dernière. Il a accompli sa brillante performance avec un fusil Scott et de la poudre allemande Walsrode.

Sauf M. Marconcini, qui tire avec une maestra incomparable et dont les succès ont été nombreux à Monte-Carlo, les autres tireurs placés, sont presque des inconnus. Dans le clan français, MM. Moncorgé et de Lesse, se sont le mieux comportés.

M. Moncorgé n'est sorti qu'au neuvième tour et M. de Lesse, au treizième. Cette main mise par les tireurs italiens sur quatre des places d'honneur n'est pas pour étonner. Tous les ans, ceux-ci viennent en nombre. Il y en a peut-être plus de cent à Monte-Carlo. Ils se livrent à un entraînement intensif et, sur une quantité aussi grande de fusils, il est tout naturel que la sélection en produise plusieurs de valeur. G...

Le Comte de Lazara, 4e, avec 14/16.

M. Marconcini, 4e, avec 14/16.

Les cracks de 1906 : Belle Fleur, Belle de New York, Iras

Par Maurice LA RIVIERRE

Les filles de Flying Fox, qui, jusqu'ici, s'étaient montrées d'un ordre inférieur à celui des poulains, promettent de prendre leur revanche; elles semblent avoir, avec le nombre, la qualité, principalement celles qui sont restées ou devenues la propriété de M. Edmond Blanc ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

En dehors de Blue Fly, dont il a été précédemment question, Flying Fox semble avoir donné, pour sa troisieme saison de monte, tout un lot de pouliches plus ou moins remarquables. Le fait mérite d'autant plus de retenir l'attention, que les femelles n'avaient joué, jusqu'ici, dans la production du jeune étalon, qu'un rôle tout à fait secondaire, en Angleterre comme en France : du moins celles de ses filles qui avaient, par leur aspect comme yearlings, ou même par leurs premières performances à deux ans, paru sortir de l'ordinaire, ont déçu dans la suite plus ou moins complètement ces espérances, par exemple Full Cry et Queen of the Earth. L'une et l'autre, cependant, étaient d'une origine irréprochable du côté maternel, et leurs mères, Lady Villikins (Hagioscope et Dinah, par Hermit) et Lovely (Hermit et Anonyma, par Stockwell) avaient, la seconde surtout, très bien produit avec d'autres étalons.

Chez nous, Muskerry, issue de la mère de Masqué, avait également semblé d'abord devoir faire exception à la règle. Son succès, à deux ans, dans le prix de Saint-Firmin, n'avait pas grande portée, par suite de la médiocrité des adversaires battus par elle (Gioconda, Rama, Paladino prenaient les places, Novice, la seule bête de valeur du lot, manquait visiblement de précocité et de préparation); mais sa victoire dans le Prix Pénélope, sur Brienne et sur Clyde, aurait possédé une tout autre signification, si elle n'avait point paru dès le premier jour à beaucoup de spectateurs absolument irrégulière et due à des causes extérieures et pour ainsi dire accidentelles. Les autres courses de Muskerry ont donné raison à cette impression, prouvant que, ni au point de vue de la qualité, ni au point de vue de la bonne volonté, elle ne pouvait être comparée, même de loin, aux deux rivales qu'elle avait si injustement devancées.

L'avenir rabaissera-t-il également les prétentions que peuvent avoir pour le moment quelques-unes de ses jeunes sœurs? Cela est possible. Toutefois, le nombre de leurs succès se confirmant l'un l'autre, et même la façon dont elles se sont défendues lors de leurs défaites contre des adversaires d'une valeur incontestable, ne permettent guère de croire à un déclin aussi absolu. Chose curieuse, d'ailleurs! Bien que la campagne d'automne de 1905 ait mis en relief un certain nombre de filles de Flying Fox, les plus heureuses et, sans aucun doute, les meilleures, sont celles qui, provenant ou non de l'elevage de Jardy, ont porté la casaque orange. Flying Star, Reine Juana, Arabie (cette dernière élevée par M. Edmond Blanc, mais vendue comme yearling), se sont montrées inférieures non seulement à Blue Fly, mais aussi à Belle Fleur, à Belle de New-York, et même à Iras. C'est de ces trois pouliches qu'il convient d'examiner aujourd'hui la carriere.

Belle Fleur, j. baie, 3 ans, par Flying Fox et Bass, à M. Edmond Blanc.

Les débuts de Belle Fleur. ⌀ Belle Fleur a commencé par causer à son écurie deux grosses déceptions. Mal partie dans le lot nombreux à l'excès du Prix d'essai des pouliches, le 1er août à Maisons, elle n'arrivait pas tout à fait assez tôt pour dépasser avant le poteau d'arrivée Huelgoat, qui avait été au contraire favorisée par les incidents de la course, et elle succombait d'une encolure contre la petite pouliche grise : il est juste de dire que celle-ci, très précoce, en raison sans doute de sa conformation, devait avoir ainsi à cette époque un avantage notable sur tous ses contemporains et paraissait gagner facilement. A la fin du mois, Belle Fleur perdait encore d'une encolure le Critérium de Dieppe : la faute en était uniquement à son jockey; Stern s'était imaginé gagner sans peine sur Citadelle II, qui galopait à l'extrémité opposée de la piste. Les deux pouliches se rencontraient à nouveau quinze jours après dans le Critérium de Maisons-Laffitte, et cette fois, Citadelle II était nettement battue par Belle Fleur qui semblait même un instant imposer un certain effort à Prestige; celui-ci pourtant l'emportait à la fin avec une grande aisance d'une demi-longueur. Dans l'intervalle de ces deux courses, Belle Fleur avait enlevé le Critérium de Saint-Cloud, sur 1.400 mètres, à Coqsigru, Lison et autres animaux que leurs courses ultérieures ont prouvés plutôt médiocres.

Ensuite elle obtenait un nouveau succès sur cette même distance de 1.400 mètres, mais à Maisons-Laffitte, dans le Prix Eclipse, où elle battait son demi-frère Hérode II, Auto da Fé, qui débutait ce jour-là, Scotch Reel, Belmar, Caramel ; lot en somme assez bien composé. Mais elle terminait l'année par une autre place de seconde à Maisons, dans le Prix Farfadet, entre Bonafous et Moulins la Marche : une collision survenue au moment du départ entre elle et Moulins la Marche, tandis que Bonafous, bien placé le long de la corde, prenait une avance sensible, puis la gêne qu'ont pu s'imposer mutuellement le poulain de M. Lieux et la pouliche de M. Blanc dans leurs efforts pour refaire le terrain perdu, permettent de concevoir des doutes sérieux sur l'exactitude de cette épreuve.

Belle-Fleur est une pouliche baie assez grande et assez forte, ayant bien le rein caractéristique de la plupart des produits de Flying Fox. Sa mère, Bass, née en 1892, chez M. G. A. Baird, et importée en France en 1898, est d'une naissance très relevée, étant fille de Saraband et Busylody (gagnante des Oaks de 1884), par Petrach et Spinaway (gagnante des Oaks de 1875) par Macaroni et Quenn Bertha (gagnante des Oaks de 1863). Bass avait couru assez piètrement à deux ans, non placée dans un prix à réclamer lors de sa seconde et dernière tentative à cet âge ; l'année suivante, elle faisait une rentrée tardive, mais victorieuse dans les Park Hill Stakes de Doncaster, où elle battait dans un bon style Butterfly, Nighean (la future mère de Nabot, de Naïade, de Nèfle), Golden Rod (mère d'Ex Voto), Gas (mère de Cicero), Galeottia et Blairfettie. Elle ne jouait ensuite aucun rôle à Derby dans un handicap, où, si l'on tient compte de l'âge, elle portait le topweight effectif. Elle n'a pas couru à quatre ans.

Belle de New York. Belle de New-York, propre sœur de French Fox, dont elle rappelle assez la structure a fait preuve d'un caractère infiniment plus maniable que celui de son frère aîné ; quoique moins importantes que celles de Belle Fleur, ses victoires n'ont pas été moins plaisantes. Elle a commencé par battre, le 31 juillet à St-Cloud, Zaïre, Brown Lady, Emeraude et un lot nombreux, qu'elle dominait dès les premières foulées par sa vitesse initiale. Elle semblait au contraire garder assez difficilement dans le deuxième critérium de Longchamps l'avantage d'une courte tête sur Scotch Reel, qui venait très fort, tandis qu'une autre fille de Flying Fox, Arabie était troisième à une encolure ; mais sans doute un excès de confiance de la part de Stern avait, cette fois encore, failli lui faire perdre une course dûment acquise. Belle de New York avait ensuite raison, sur 800 mètres à Saint-Cloud, de King-James, vraiment redoutable sur cette distance, mais elle succombait ensuite sur 900 mètres de la même piste contre Bonafous, laissant à trois longueurs Aramon, Monna-Vanna, etc.

Iras. Cette troisième fille de Flying Fox, a des performances peut-être non moins significatives, quoique pas tout à fait aussi brillantes que celles de Belle Fleur et de Belle de New York : elle a d'ailleurs abordé les parcours plus longs et plus probants. Lors de ses débuts sur les 1.600 mètres du prix de Villiers, elle a pu rejoindre à temps Belmar, échappé dès le lever des rubans, mais est revenue de très loin prendre la seconde place derrière le poulain de M. Vanderbilt, mais devant Drink, Bethsaïda, Frimaire, Zaïre, etc. Elle battait ensuite très facilement sur 1.300 mètres, à Saint-Cloud, Tramontane, Bethsaïda, Commère, Boussole, etc. Enfin, elle prenait à Longchamps, dans le Prix des Chênes, la quatrième place, derrière Moulins la Marche, Fructidor et Paimpolaise ; elle rendait à celle-ci trois livres, et courait à poids de sexe avec Fructidor, qui recevait trois livres du vainqueur.

Maurice La Rivierre.

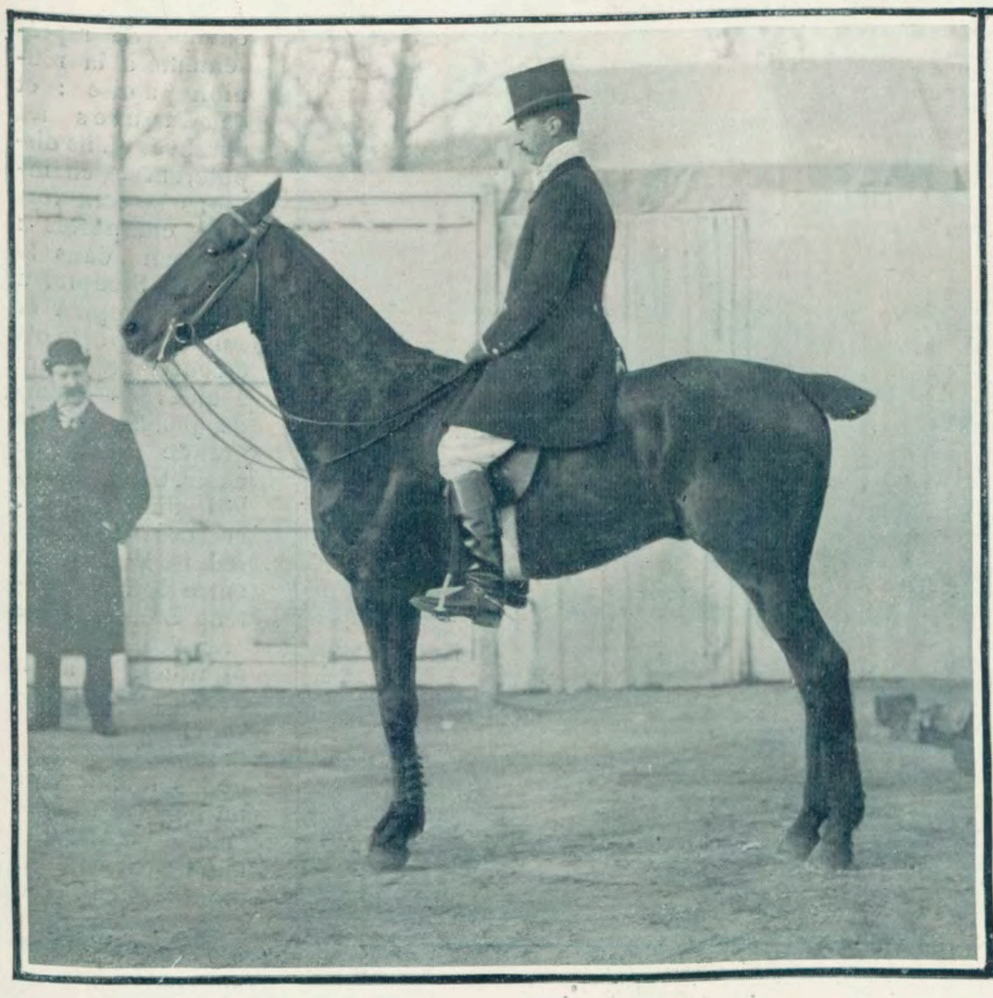
LE CONCOURS HIPPIQUE DE BORDEAUX

Le Concours a été très brillant. — Le Médoc et le Gers se disputent les premiers prix. — Les pur sang du Midi et les croisés Norfolk.

Pour la première fois nous avons eu au concours hippique de Bordeaux une classe pour poneys attelés seuls et de taille inférieure à 1 m. 48; il n'y eut, cette année, que cinq engagements — c'est que les éleveurs et amateurs n'ont pas été prévenus à temps. Si au moment où parut le programme pour 1906 des concours hippiques, les journaux spéciaux et la presse quotidienne du Midi avaient signalé cette création intéressante et utile, c'est cinquante engagements qui auraient été réunis. Ce sera pour l'an prochain.

Ce qui frappe, dans ce concours de Bordeaux, c'est la quantité de chevaux très près du sang, et par conséquent très brillants. Ainsi le premier prix des chevaux de selle, de taille inférieure à 1 m. 55 Fil de Fer, est fils d'un pur sang anglo-arabe, Jambe d'Argent, et d'une jument de demi-sang, Mignonne, issue d'un pur sang anglo-arabe, Le Samaritain, et d'une demi-sang; il sort de l'élevage du grand chirurgien Pozzi.

Le matin au Concours.
Les voitures attelées défilent devant le jury.



Sud Ouest, ch. bai, à M. F. Du Jonchay, monté par M. Forcade.
Premier prix d'essai, deuxième prix de l'élevage, cinquième prix des Habits Rouges.

Ballon, à MM. Daguilhon Pujol et F. de Juge Montespiou, monté par ce dernier.
Premier prix des Habits Rouges, premier prix des Dames, quatrième prix de l'Omnium.

Un des lauréats de la classe des poulains hongres, Duc, est fils, petit-fils et arrière petit-fils d'un pur sang anglais. Il remonte à Bissextile, et le premier prix de cette catégorie est une jument, Flaméole, fille de Forminet et qui, par sa mère, Unique, a du sang de Nigaudet et d'Hexamètre. Quant au second prix, c'est un pur sang anglais, Corot, par Valparaiso et de Miss New, fille de Timothy.

Ce n'est pas à dire que les étalons normands de demi-sang sont inutiles dans le Midi ou ne donnent rien de bon.

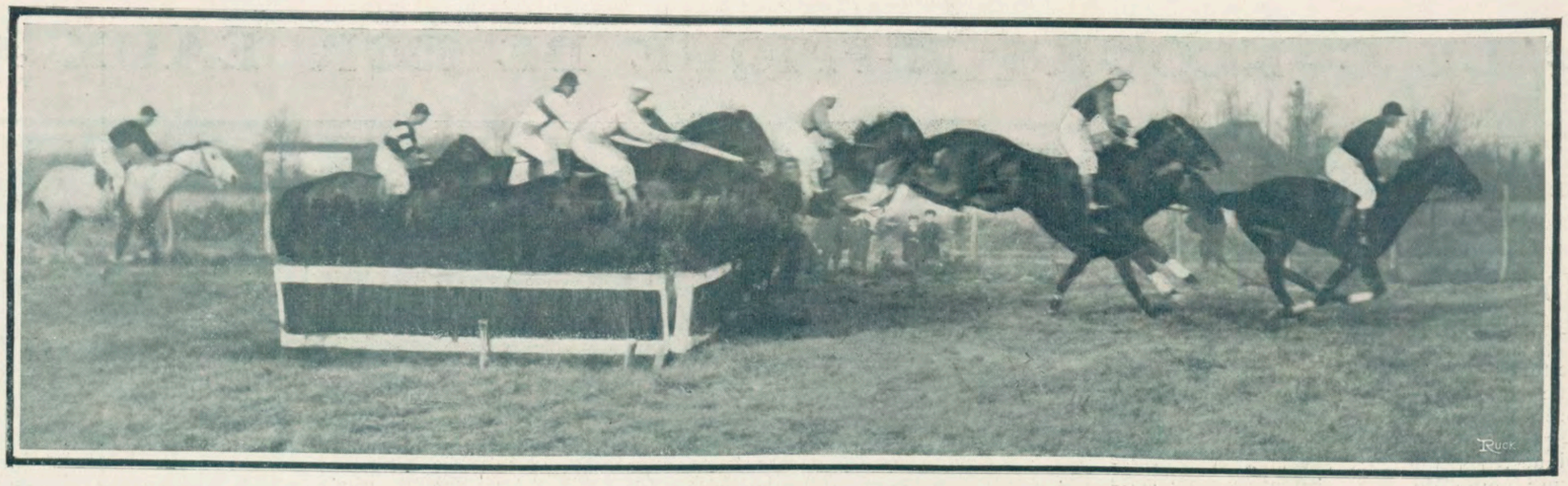
Nous avons eu à ce concours de Bordeaux quelques très superbes chevaux issus de Rigolo, d'Hetman, de Nabucho et Otegon. Nous avons eu aussi de vrais cobs ayant du sang de Norfolk; et en voyant défiler ces chevaux, en admirant leur trot cadencé et élégant, je songeais qu'au dernier Congrès hippique, un éleveur du Midi avait protesté contre l'envoi dans son département d'étalons Norfolk. Certes, le Norfolk ne peut pas réussir avec toutes les juments, mais si le Midi veut faire du cheval d'attelage — de vente facile à Paris surtout, — qu'il utilise le Norfolk comme étalon de croisement.

La présentation des chevaux tenus en main.

Nos amateurs parisiens et aussi du Nord de la France sont gens bizarres; ils se figurent que rien ne vaut le poney anglais, alors que nombre de poneys du Midi leur sont supérieurs.

Il y a des marchands de chevaux de Paris qui savent si bien flatter la douce manie de ces acheteurs, qu'ils leur vendent comme chevaux anglais des chevaux achetés par eux dans les plaines du Gers.

Paul Mégnin.



Clicquot. *Rosi.* *Adoration.* *Atilla* *Satanella, 2e.* *Fleur d'Avril, 3e.* *Microbe.* *Samsam.*

Le Prix du Palais d'Hiver — Grande course de haies de Pau (Handicap, 20.000 fr. — 3,500 m.).

LES COURSES DE PAU

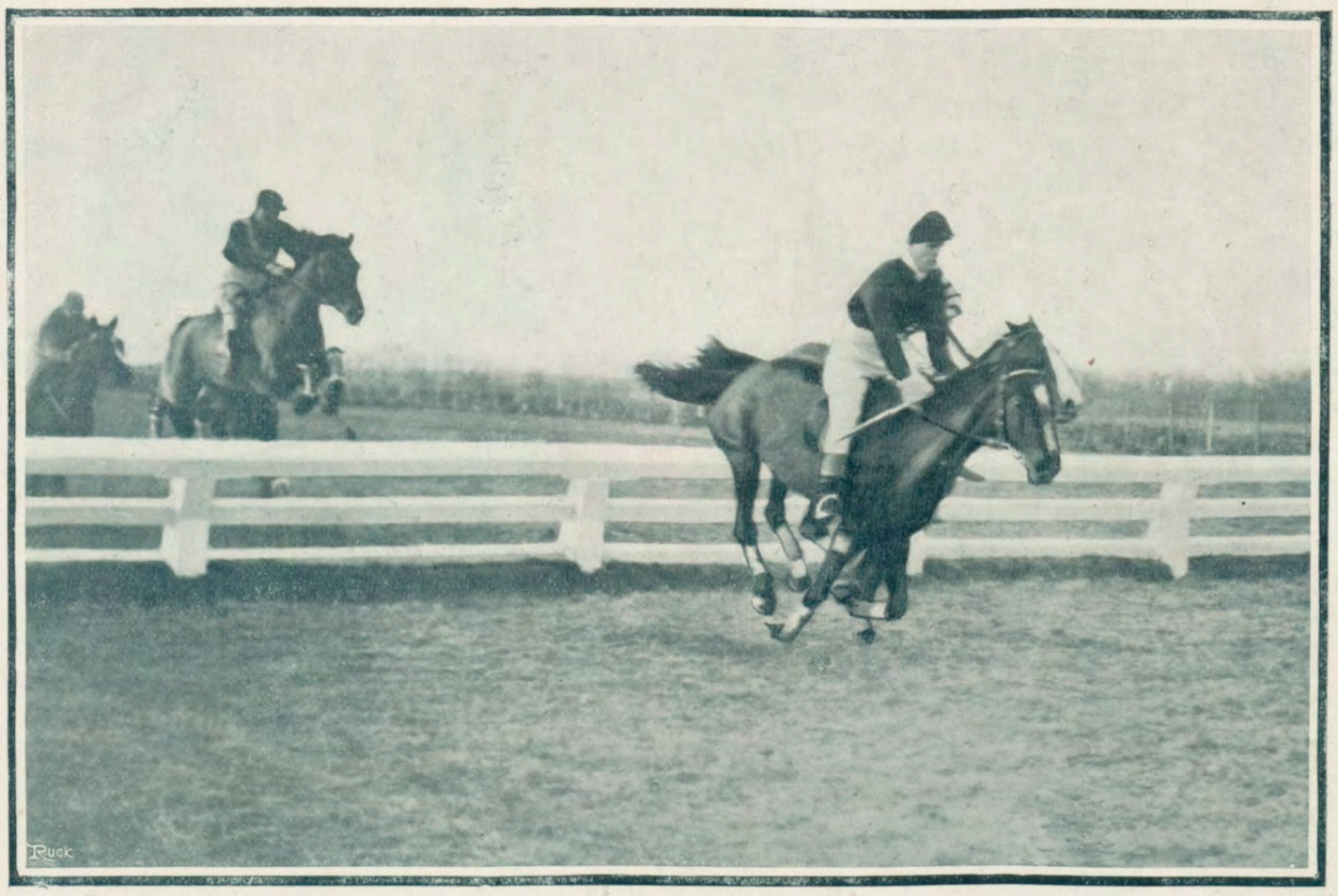
Les couleurs de M. Liénart, représentées pour la première fois à Pau, triomphent dans la grande course de haies — Une lutte émouvante à l'arrivée

TANDIS que Paris était sous la neige et subissait l'assaut de violentes bourrasques, à Pau, le soleil, ce beau soleil du Midi, brillait de tout son éclat et était venu assurer le succès des dernières journées du meeting palois.

Rarement, il nous a été donné d'assister à une aussi belle et aussi émouvante lutte que celle qui se déroula sur l'hippodrome de Pont Long, dans le Prix du Palais d'Hiver autrement dit la grande course de haies de Pau. Samsam à M. Ch. Liénart et Satanella, à M. de Montbel ont fait une course vraiment superbe et dont on conservera le souvenir.

Jamais encore M. Liénart n'avait envoyé de représentants à la réunion paloise : et dans toutes les épreuves qu'ils disputèrent ses champions se sont fort bien comportés : Portman, dans le Grand Steeple, a failli triompher et son compagnon d'écurie Samsam a enlevé — mais de justesse — la grande course de haies. Un peu avant le dernier tournant, la course s'était réduite à un match entre le représentant Liénart et le représentant de Montbel, match désespéré et émouvant; à la dernière haie Satanella semblait avoir un léger avantage, mais Samsam, très habilement, monté par F. Hall s'employant dans un effort superbe, battait la jument d'une courte tête.

F. P.



Kruger. *Pensa, 1er.* *Dancing Girl.* *Argentine, 2e.*

Le troisième Prix de la Société des Steeple-chases de France (4.600 fr. — 3.600 m.).

Aulan, 3e. *Ergot.* *Anette.* *Esperanza, 2e.* *Pardon Monsieur 1er.* *Grenelle.*

Le Prix des Fougères (Steeple-chase, 2.000 fr. — 3.800 m.).